

Capitolo 5

Il settore ferroviario

5 Monitoraggio del settore

All'interno di questo capitolo vengono ripresentate alcune informazioni statiche, utili ai fini di un inquadramento sul settore ferroviario, oltre che una serie di aggiornamenti e informazioni su nuovi progetti e attività regionali in questo ambito specifico.

5.1 PREMESSA

Nel 2010 sono stati **ulteriormente incrementati i servizi ferroviari di competenza regionale**, già cresciuti in maniera rilevante nel 2010. Dal 2008, anno in cui i servizi sono stati aggiudicati mediante gara europea a rilevanza pubblica, l'offerta è passata da circa 16.700.000 a 18.700.000 t*km (più di 400.000 nel 2009 e ulteriori 1.600.000 circa nel 2010). Il corrispettivo contrattuale da 98.400.000 è incrementato di 19.440.000 euro, passando in due anni a 117.800.000. Uno sforzo finanziario indubbiamente rilevante da parte della Regione.

Ciò è anche stato possibile:

- **per i servizi ferroviari di interesse regionale “non in concessione ad FS”** (art. 8, D.Lgs. 422/97), che si svolgono quindi sulla rete delle ferrovie concesse, dall'acquisizione di ulteriori risorse conseguenti alle modifiche normative introdotte dalla Legge Finanziaria 2008 dello Stato, che ha consentito di mettere in gioco maggiori risorse finanziarie attraverso la compartecipazione diretta delle Regioni all'accisa sul gasolio per il triennio 2008-2009-2010; attraverso i nuovi meccanismi, le attribuzioni riguardo a detti servizi sono divenute di diretta competenza regionale anche per gli aspetti finanziari;
- **per i servizi di interesse regionale che si sviluppano sulla Rete Nazionale**, attraverso i fondi assegnati dalla L. 185/08 (modificata con L. 14/09) che ha riconosciuto alle Regioni a statuto ordinario ulteriori 430 milioni di ruo, per i Contratti di Servizio, per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, che costituiscono una parziale restituzione del riallineamento dei trasferimenti, fermi ormai da più di 10 anni, per tenere conto del tasso d'inflazione, previsto dal D.Lgs. 422/97 e dai successivi provvedimenti attuativi.

Entrambi i **canali finanziari presentano elementi di forte precarietà** legati soprattutto ai limitati archi temporali a cui si riferiscono (l'attuale quadro normativo non dà, al momento, garanzie per i prossimi anni) e, nel caso dei servizi che si sviluppano sulla Rete Regionale, all'incertezza sull'ammontare degli introiti, legati ai consumi di gasolio. La Regione, indipendentemente dalle possibili oscillazioni di questi ultimi, ha comunque garantito risorse certe per programmare nel biennio trascorso **importanti ampliamenti alla propria offerta**.

In particolare, relativamente alle ulteriori assegnazioni statali per i servizi che si svolgono sulla Rete Nazionale, all'incertezza sull'adeguamento dei trasferimenti riconosciuti alle Regioni al momento del conferimento delle competenze in materia di programmazione e amministrazione dei servizi di propria attribuzione, nel 2010 si è contestualmente aggiunta la **previsione di una drastica riduzione, a partire dal 2011, dei trasferimenti “originari”**, stabiliti dai Decreti attuativi del D.Lgs. 422/97.

Le Regioni si sono quindi trovate in enormi difficoltà. Hanno impegnato il Governo alla totale restituzione delle risorse, indispensabili per un settore essenziale per i cittadini, e alla loro fiscalizzazione a partire dal 2012, attraverso meccanismi che, inizialmente, siano analoghi a quelli già posti in essere per i servizi che si sviluppano sulle ferrovie concesse (in attesa delle regole che verranno definite per il “federalismo fiscale”).

La restituzione dei fondi, per altro non totale, non è ancora stata pienamente garantita dal Governo. **Quasi tutte le Regioni si sono quindi viste costrette a garantire ulteriori e ingenti risorse proprie per consentire la continuità dei servizi**, apportando comunque riduzioni e introducendo manovre tariffarie compensative.

Dopo un biennio di crescita dell'offerta, che nelle intenzioni della Regione Emilia-Romagna doveva proseguire negli anni successivi, si è determinata nel 2011 una drastica battuta d'arresto. Difficile è al momento dire quando, e se, si concretizzeranno le condizioni per il pieno rilancio di un settore essenziale per la vita dei cittadini.

Questa situazione si presenta per altro in un momento particolarmente delicato per la nostra regione. Per il Contratto di Servizio triennale con il Consorzio Trasporti Integrati/CTI, non sono state rilevate le condizioni previste dallo stesso Contratto per essere rinnovato di un altro triennio, e scadrà quindi il 30 giugno 2012 (considerando una prevista proroga contrattuale di un altro anno): **la Regione è quindi intenzionata a procedere ad una nuova gara d'appalto per l'affidamento dei servizi.**

Si pongono quindi esigenze essenziali legate alle garanzie di carattere finanziario, necessariamente proiettate alla durata del nuovo contratto, garanzie fortemente minate dalle incertezze appena evidenziate e da altri elementi della stessa natura che non hanno ancora trovato una chiara risoluzione.

Il riparto delle risorse per l'assegnazione alle singole Regioni ha continuato a seguire i criteri percentuali stabiliti dopo l'entrata in vigore del D.Lgs. 422/97, che furono fortemente penalizzanti per la Regione Emilia-Romagna, come è stato più volte evidenziato, anche con atti degli Organi regionali. **La compensazione chilometrica unitaria per la definizione dei corrispettivi contrattuali risulta ancora tra le più basse a livello nazionale.**

Tale criterio, nonostante le previste verifiche per accertare gli effettivi fabbisogni - di fatto arenatesi - si è sostanzialmente "storicizzato", anziché evolversi, anche attraverso l'introduzione di elementi "premianti" per le Regioni che più si sono impegnate per efficientare il proprio sistema.

In sede di Conferenza delle Regioni (a statuto ordinario), per tramite della sua Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio, nel primo trimestre del 2011 ha affrontato il delicato tema del riparto e del riequilibrio dei trasferimenti statali per il finanziamento del trasporto pubblico di interesse regionale e locale.

L'attuale assetto dei trasferimenti rispecchia, come già rilevato, accordi raggiunti nel lontano 1998 (cosiddetto "Accordo Tivoli"), in concomitanza e propedeuticamente alla regionalizzazione del servizio ferroviario. **Le ipotesi di riparto allora discusse tra le Regioni** erano state condivise sotto l'espressa condizione che, in tempi definiti, si addivenisse a una loro **opportuna revisione**, in esito a specifici tavoli di coordinamento regionale incaricati di monitorare e comparare i livelli di efficienza, efficacia e fabbisogno dei singoli contesti locali.

La Conferenza delle Regioni, impegnata in epoca recente, si è trovata, come già rilevato, ad affrontare una situazione particolarmente complessa, con un quadro nazionale delle risorse finanziarie per il settore caratterizzato dalle riduzioni dei trasferimenti statali ex decreto legge 78/2010, dall'Accordo politico concluso tra Governo e Regioni il 16 dicembre 2010 e dalla legge di stabilità per il 2011.

L'ampio dibattito sulla situazione di sofferenza del settore e sulla gestione delle risorse per gli anni a venire ha riguardato, in particolare, la possibilità che potessero affermarsi **nuovi principi di riparto, in deroga ad approcci storici e generali, basati sul concetto delle macroaree geografiche** (ripartizione 85-15% delle quote di investimento riservate al sud e al nord del Paese, ex art. 25, co. 4, del decreto legge 185/08, convertito dalla Legge 2/09).

Tali nuovi principi, nell'ampio dibattito che ne è scaturito, dovevano avere la finalità di coniugare, riequilibrando a partire dal 2011, modalità di riparto ispirate a criteri "storici" (ex D.P.C.M. 16 novembre 2000) con **modalità di riparto ispirate a criteri di "premialità"** (ex art. 1, comma 6, della Legge di stabilità 2011, in deroga a quanto previsto dall'art. 25, comma 4, dello stesso decreto legge).

I nuovi criteri di premialità dovevano fare emergere e prevalere gli **sforzi compiuti dalle singole Regioni sul fronte dell'autofinanziamento** (in conto investimenti ed esercizio) e dei risultati dalle stesse conseguiti **sul piano della produttività e del livello di servizio offerto** (treni*km), della sua **efficacia** (passeggeri trasportati) e delle **politiche di sostegno** (manovra delle tariffe).

Nel quadro complessivo degli accordi Stato-Regioni da formalizzarsi, di più ampia portata, parte delle spese finanziate con le suddette risorse dovranno essere escluse dal calcolo delle spese rilevanti ai fini del rispetto del patto di stabilità interno per l'anno 2011 mentre i trasferimenti relativi al TPL su ferro nei confronti delle Regioni che rispettino il patto di stabilità interno dovranno essere oggetto di fiscalizzazione, mediante opportuna disposizione normativa, dall'anno 2012.

Tornando alle risorse oggi disponibili, occorre aggiungere che le ulteriori risorse rivendicate dalle Regioni e dalle medesime attese per riallineare i propri Contratti di Servizio con Trenitalia (430 milioni annui per tre anni 2009-2011) sono finite direttamente, sia nel 2009 che nel 2010, nei bilanci di quest'ultima, anche se equiparati, dalla medesima Trenitalia, a "corrispettivi contrattuali".

L'azione congiunta delle Regioni continua ad essere orientata alla rivendicazione di un riconoscimento diretto di questi fondi, trattandosi appunto di corrispettivi. Per la Regione Emilia-Romagna, in particolare, il consolidamento di tali fondi e l'assegnazione nel proprio bilancio costituisce una condizione essenziale per l'aggregazione delle risorse occorrenti alla quantificazione del corrispettivo della nuova gara.

Cresce l'attesa - riguardo alla certezza (in prospettiva) delle risorse - per i Decreti che dovranno dare attuazione alla L. 42/09 relativa alla "Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'art. 119 della Costituzione", entrata recentemente in vigore, con riguardo al TPL e all'offerta sul territorio di un "livello adeguato" di servizi, individua espressamente tra i principi e i criteri direttivi (art. 8, c. 1, lett.c) un **sistema di determinazione di costi e fabbisogni basati sul concetto di "costo standard"**.

Tali nuovi criteri costituiscono precisi elementi di riferimento cui indirizzare l'azione pubblica di sviluppo del settore, a superamento della logica della "spesa storica" e a fondamento delle procedure di gara per l'appalto dei servizi, in un contesto che vede l'affermarsi di complessi meccanismi di federalismo e di autonomia delle entrate e delle spese.

Il competente Servizio della Regione, in tale contesto e con riferimento alle principali esperienze rilevabili a livello nazionale e interregionale, ha sviluppato un quadro conoscitivo degli elementi tecnico-economici e gestionali di standardizzazione del costo di produzione dei servizi (tenuto conto delle entrate tariffarie) e di determinazione dei correlati fabbisogni contributivi.

L'analisi delle diverse voci di costo, dei relativi fattori determinanti ("driver"), dei livelli di efficienza e produttività che ne sono sottesi, ha permesso di valutare le problematiche di regionalizzazione e normalizzazione dei diversi approcci, di concettualizzare un primo modello teorico e i parametri di standardizzazione delle principali voci di costo.

Il monitoraggio economico-gestionale e le serie storiche che ne sono maturate hanno, infine, permesso, sulle basi delle ipotesi di lavoro individuate, di costruire un modello di simulazione preliminare che, secondo più scenari alternativi, pervenisse alla **stima dei fabbisogni delle compensazioni finanziarie a carico del bilancio regionale**, in ordine a un'adeguata offerta di servizi di trasporto ferroviario sul proprio territorio.

Tali elaborazioni offriranno un utile supporto di ausilio alla gestione proattiva di tavoli e contraddittori interregionali e nazionali e per ulteriori approfondimenti in ambito regionale, in ordine alla struttura dei costi aziendali, alla loro variabilità in dipendenza di dinamiche congiunturali (ad es., inflazione sui costi dell'energia, CCNL), sulle possibili leve di innalzamento dei livelli di efficienza ed efficacia del servizio e di produttività del personale.

Nell'attuale contesto infrastrutturale di rete, il posizionamento della maggiore offerta di servizi regionali, sia nel 2009 che nel 2010 (e comunque il mantenimento di quanto raggiunto) risente ancora, anche se arricchito dall'apertura delle tratte dell'AV tra Milano e Bologna (nel dicembre 2008) e tra Bologna e Firenze (nel dicembre 2009), dei **ritardi nel completamento dei lavori dell'AV nel nodo di Bologna**, che ha sottratto ben cinque binari alla stazione; limitazioni solo parzialmente attenuate dall'attivazione del nuovo Apparato Centrale intervenuta nel maggio del 2009.

Il sistema è stato ulteriormente appesantito da un **forte incremento dei servizi dell'AV sulle principali direttrici che convergono sul nodo** (comunque intervenuta sia nel 2009 che nel 2010 e già annunciata nel 2011, nonostante i menzionati ritardi) che hanno finito per **confliggere**, in numerose situazioni, **con i servizi regionali**, imponendo di sovente modifiche di orari, con slittamenti e allungamenti di percorrenza.

Resta forte l'esigenza di incrementare ulteriormente i servizi privilegiando ovviamente le relazioni dove la domanda è più forte – i dati di crescita degli utenti sulla rete nazionale anche nel 2010, lo confermano - e di continuare a investire per rinnovare e potenziare il parco rotabile, nell'intento di concorrere al miglioramento della qualità e degli standard di riferimento.

Al fine di ampliare l'offerta di servizi ai propri abbonati, la Regione ha sottoscritto e, recentemente, ulteriormente rinnovato un Accordo con Trenitalia per consentire ai propri principali utenti, anche residenti nel proprio territorio, la possibilità di **accedere ai servizi della lunga percorrenza a condizioni particolarmente vantaggiose**, affiancando quindi i treni della lunga percorrenza a quelli del trasporto di competenza regionale. L'iniziativa si è affiancata a quella che fa capo al sistema integrato denominato "Mi Muovo" e "Mi Muovo studenti", dandogli la denominazione di **"Mi Muovo Tutto Treno"**.

Per il **miglioramento della qualità** dei servizi ferroviari continua ad essere effettuato un **monitoraggio costante e sistematico**, anche con campagne di rilevazione lungo tutta la rete, per accertare il rispetto delle condizioni contrattuali che vincolano le imprese che li erogano. Nel corso del 2010, in continuità con gli anni precedenti, sono state avviate ulteriori azioni, per dare maggiori strumenti alle strutture regionali, al fine di stimolare le aziende ferroviarie a rendere livelli di servizio più elevati, anche attraverso un maggiore coinvolgimento degli utenti e delle loro associazioni più rappresentative. Al riguardo è stato costituito nel 2008 un "nucleo" di operatori regionali appositamente preposto al controllo del rispetto della qualità di quanto previsto dal Contratto di Servizio.

Per perseguire gli obiettivi di miglioramento qualitativo è in corso un **impegnativo programma di investimenti per rinnovare il parco rotabile e per potenziare e ammodernare la Rete Regionale**, riguardo al quale la Regione concorre con importanti investimenti. Già tra il 2003 e il 2004, per i servizi di interesse regionale svolti sulle linee ferroviarie nazionali, sono stati assegnati contributi al "Gruppo FS" che hanno portato all'entrata in servizio di materiale rotabile, nuovo e rinnovato.

Tra il 2004 e il 2005 sono stati sottoscritti ulteriori accordi con Trenitalia per l'acquisizione di altro materiale rotabile attraverso contributi regionali per complessivi 15.000.000 euro. Tutto il materiale rotabile a cui è stato indirizzato il finanziamento, costituito da sette convogli tipo "Minuetto" e quattro composizioni con carrozze a due piani tipo "Vivalto", è da tempo entrato in esercizio.

Altri finanziamenti soprattutto rivolti a incrementare e rinnovare il parco rotabile regionale sono stati assegnati utilizzando quota parte dei fondi previsti dall'Accordo di Programma sottoscritto il 18 dicembre del 2002 dalla Regione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il potenziamento e l'ammodernamento della Rete Regionale, compresa (come già evidenziato) anche la fornitura di nuovi treni.

Il piano di investimenti complessivo definito dall'Accordo di Programma con il Ministero prevede **una spesa di circa 188 milioni di euro, dei quali circa il 50% per la fornitura di nuovi treni**. Ulteriori risorse si stanno liberando in relazione ad economie nel frattempo intervenute. Per la loro utilizzazioni occorreranno specifici Accordi Integrativi con il competente Ministero e l'estensione degli attuali Contratti di Programma con la Ferrovie Emilia Romagna/FER Srl, a cui la Regione ha affidato - nella sua veste di concessionaria regionale per la gestione della propria rete ferroviaria - il ruolo di stazione appaltante.

Sono già entrate in esercizio, con il concorso di altri fondi di provenienza regionale, 10 composizioni con carrozze a doppio piano e 12 automotrici a tre casse, e sono in fase di acquisizione 12 elettromotrici a cinque casse, che entreranno in esercizio a partire dalla fine del 2011; la conferma della fornitura, dopo numerose vicissitudini, è stata formalizzata alla fine dello scorso anno.

Gli investimenti prioritari per il rinnovo del parco rotabile regionale sono parte di un "piano straordinario", alimentato anche da ulteriori fonti di finanziamento, tra cui risorse FAS, anche per potenziare e aumentarne i requisiti di sicurezza della Rete Regionale.

La **FER ha riassorbito**, attraverso il conferimento o la cessione dei rispettivi rami aziendali ferroviari, **anche le attività delle altre imprese, concessionarie della Regione** (ATCM di Modena, nel 2007, Consorzio ACR di Reggio Emilia, nel 2009 e ATC di Bologna, nel 2009). Nel febbraio del 2009 si è quindi completata l'aggregazione di tutte le aziende ferroviarie che gestivano le tratte della rete ferroviaria della regione in coerenza (e in anticipo) con quanto espressamente previsto dal quadro normativo regionale.

La costituzione di una società unica di gestione della rete ferroviaria regionale è richiamata dall'art. 44 della L.R. 30/98. Da sette soggetti che operavano nel 1999 su 350 km di rete, si è quindi passati ad un unico soggetto, del quale **la Regione detiene più del 90% della quota societaria**.

Le concessioni rilasciate nel 2001 sono venute recentemente a scadere, unitamente ai Contratti di Servizio e Programma che disciplinano la gestione e gli interventi per il mantenimento in efficienza della rete e del materiale rotabile regionale. Si è resa necessaria una proroga delle Concessioni e dei Contratti di Programma, che attualmente fanno già tutti capo a FER, e si è prossimi al perfezionamento dei nuovi disciplinari (nuova Concessione e nuovo Contratto di Programma). Atti particolarmente complessi, anche perché occorre recepire conclusivamente, in maniera organica e ponderata, quanto previsto dal D.Lgs. 188/03.

Il **"Piano straordinario" di investimenti** per potenziare e ammodernare le linee regionali e rinnovare il parco rotabile – su quale convergono come detto fondi regionali, fondi di provenienza statale e fondi FAS – **ammonta complessivamente a circa 400 milioni di euro**, suddivisi in pari misura tra materiale rotabile e interventi infrastrutturali.

Il Piano è in corso di attuazione. Nell'ambito del già citato Accordo di Programma sottoscritto nel 2002 dalla Regione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono stati completati o sono in corso e di prossimo completamento.

Diverse economie, ottenute attraverso un'accorta gestione della spesa, che ha consentito di evitare il ricorso al mercato finanziario, renderà **disponibili ulteriori 69 milioni di euro per incrementare ulteriormente l'ammontare del Piano straordinario di investimenti**. Il relativo Accordo Integrativo con il competente Ministero è vicino al perfezionamento.

I **principali interventi infrastrutturali** riguardano l'armamento ferroviario, l'elettificazione di alcune linee, il miglioramento dell'accessibilità e delle condizioni funzionali di interconnessione in alcune stazioni, l'eliminazione di passaggi a livello e il miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Riguardo alla **sicurezza** - oggetto di particolare attenzione - sono segnatamente in programma il posizionamento di nuovi apparati centrali in alcune stazioni, il miglioramento del segnalamento, l'introduzione di specifiche tecnologie sviluppate recentemente (sottosistemi per il controllo e la gestione della condotta e della marcia dei treni) e la realizzazione di un unico apparato centrale per il governo unitario dell'intera Rete Regionale.

Le risorse assegnate sono insufficienti per coprire i fabbisogni complessivi richiesti per portare la Rete Regionale, che storicamente si è sviluppata in maniera disomogenea poiché affidata a gestori diversi, a standard uniformi e tecnologicamente evoluti. Stanno inoltre venendo a mancare importanti investimenti che il Ministero dei Trasporti ha garantito con cadenza quasi decennale per l'ammodernamento delle linee Concesse e in Gestione Commissariale. Gli sforzi in corso sono comunque in grado di garantire un buon salto qualitativo.

Per la Rete ferroviaria Regionale vengono inoltre garantiti investimenti per:

- **garantirne la funzionalità**, attraverso le occorrenti manutenzioni straordinarie e i rinnovi delle linee e degli impianti, i cui costi sono al momento esclusivamente coperti con i fondi assegnati dalla Legge 297/78; risulta necessario l'adeguamento di tali fondi, rimasti immutati da più di dieci anni, che ammontano, attualmente, a circa 4,2 milioni di euro annui; occorre tuttavia segnalare che, nell'ambito dei "tagli" operata dal Governo nel 2010, il trasferimento di dette risorse è stato completamente azzerato; la **Regione Emilia-Romagna nel 2011** è pertanto costretta, per dare continuità al mantenimento in efficienza della propria rete e del materiale rotabile, a **garantire risorse proprie**;
- **migliorare il livello di accessibilità, di fruibilità e di integrazione modale delle stazioni/fermate**, in particolare per standardizzarle, almeno a livelli minimi di funzionalità, incrementando le condizioni di sicurezza (sottopassi, marciapiedi, eliminazione di barriere architettoniche) e migliorandone le dotazioni (informazioni, attesa, rapporto con il territorio), analogamente a quanto va previsto anche per la Rete Nazionale.

In tema di accessibilità e di integrazione delle stazioni con il territorio, di particolare rilievo risulta l'intervento per la realizzazione del nuovo nodo intermodale di interscambio tra la **linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Bologna, la linea ferroviaria Reggio Emilia-Guastalla e le linee di trasporto urbano** – i cui lavori sono stati concretamente avviati nel 2010 - per la realizzazione del quale è stato acquisito un ulteriore finanziamento di 35 milioni di euro sulla base di uno specifico Accordo di Programma quadro con i Ministeri coinvolti. Il nuovo nodo si colloca in un contesto interessato da importanti relazioni di traffico e da diversi progetti infrastrutturali, alcuni dei quali già in corso di realizzazione, tendenti a soddisfare una forte domanda di mobilità, in coerenza con gli indirizzi del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT).

5.2 I SERVIZI FERROVIARI

5.2.1 I contratti

Con Accordi di Programma tra la Regione e il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, sottoscritti nel 2000 (e recepiti con D.P.C.M. del 16/11/2000) si è dato avvio all'attuazione di quanto previsto dagli artt. 8 e 9 del D.Lgs. 422/97, recante il conferimento alle Regioni di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale. Gli Accordi sino al 2007 hanno portato alla stipula:

- di **specifici Contratti per l'affidamento delle attività di trasporto pubblico e per la gestione delle infrastrutture di proprietà regionale** (tradotti rispettivamente in Contratti di Servizio e in Contratti di Servizio e Programma) con le Società Ferroviarie (FER Srl, Consorzio ACT di Reggio Emilia, ATCM SpA di Modena, ATC SpA di Bologna);
- di un **Contratto di Servizio con Trenitalia SpA**, per l'erogazione dei servizi ferroviari di interesse regionale sulle linee nazionali, affidati alla stessa Trenitalia.

Il settore ferroviario nel 2008 è stato caratterizzato da importanti elementi di innovazione:

- **perfezionamento del contratto con il Consorzio Trasporti Integrati**, vincitore della gara, a lotto unico, per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale;
- azioni mirate alla costituzione di una **società unica di gestione della rete ferroviaria regionale** (art. 44 della L.R. 30/98);
- Legge 244/07 "**Finanziaria 2008**" dello Stato.

Nel 2008 il completamento e il perfezionamento delle procedure per l'affidamento di tutti i servizi di attribuzione della Regione Emilia-Romagna ha portato alla sottoscrizione il 31 marzo 2008 di un **nuovo Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati**, risultato vincitore della gara - con decorrenza 1 luglio 2008 - della durata di tre anni, eventualmente rinnovabile per altri tre al verificarsi di determinate condizioni.

Il 2008 ha quindi avuto due distinti periodi di gestione del servizio ferroviario: nel primo semestre sono stati prorogati, in attesa di completamento delle procedure di gara, i Contratti di servizio esistenti con le Aziende ferroviarie; dall'1 luglio 2008 è stato gestito il Contratto di Servizio con il Consorzio Trasporti Integrati.

Sono stati inoltre coordinati e amministrati operativamente i "Contratti di Servizio e di Programma" per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale e locale con le Società FER Srl e il Consorzio ACT di Reggio Emilia. I Contratti hanno avuto decorrenza 1 gennaio 2004 e restano vigenti fino alla scadenza delle concessioni novennali in essere; scadenza che è intervenuta nei primi mesi del 2010.

All'inizio del 2008 la **Ferrovie Emilia Romagna Srl** si è sostituita all'**ATCM Spa** nella gestione della ferrovia **Modena-Sassuolo** per cessione del ramo di azienda ferroviario.

Il 29 dicembre 2008 è stato sottoscritto il **contratto di conferimento, a fare data dall'1 gennaio 2009, del ramo d'azienda ferroviario di ACT Azienda Consorziale Trasporti**. Il subentro ha comportato l'ingresso di FER in tutti i rapporti concessori e contrattuali in essere di ACT.

Dall'1 febbraio 2009 la **FER** si è sostituita all'**ATC di Bologna**, per cessione del proprio ramo d'azienda ferroviario, nella gestione della linea Casalecchio-Vignola.

La costituzione di una “**società unica di gestione della rete ferroviaria regionale**”, già individuata in FER dal quadro normativo regionale, obiettivo posto dall’art. 44 della L.R. 30/98, ha visto quindi una decisa accelerazione.

Il **quadro di riferimento contrattuale si è significativamente semplificato** a fronte sia della conclusione della gara, a lotto unico, per l’affidamento dei servizi ferroviari, sia per l’accorpamento in FER delle attività di gestione delle varie linee.

Nel corso del 2008 si è reso necessario riconoscere, con decorrenza 1/1/2008, alla FER Srl un incremento di 1.000.000 euro del corrispettivo annuo del Contratto di Servizio e Programma necessario per l’entrata in esercizio della trazione elettrica su alcune linee ferroviarie affidate alla stessa FER e per aggiornare i fabbisogni connessi alla gestione delle linee affidate in concessione alla medesima azienda ferroviaria, a prevalente capitale regionale, rimasti sostanzialmente immutati dal 2001.

Da segnalare anche, nel corso del 2008 l’assegnazione alla FER da parte della Regione di 15.000.000 euro per l’aumento del proprio capitale sociale e nel 2009 di altri 26.000.000 euro.

Il recepimento della L. 244/07 “Finanziaria 2008” e le intese raggiunte a livello regionale, hanno reso disponibili, nel 2008, per il settore ferroviario, ulteriori risorse per circa 20 milioni di euro e, nel 2009, di altri (circa) 28 milioni.

Queste risorse hanno consentito di perseguire, in linea con gli obiettivi dell’Atto di Indirizzo triennale 2007-2010, come già evidenziato, un **ulteriore sviluppo quantitativo dei servizi ferroviari e una loro maggiore qualificazione**:

- nel corso del 2008 sono stati incrementati i servizi per circa 75.000 km, per una spesa aggiuntiva di circa 680.000 euro; nel dicembre dello stesso anno i servizi sono stati incrementati di circa 350.000 km;
- un ulteriore incremento è intervenuto nel 2009 per altri 400.000 t*km (hanno interessato in particolare i servizi sulla linea “Pontremolese”); la maggiore spesa per la Regione nel 2009 è stata di 5.200.000 euro, rispetto all’anno precedente;
- consistenti incrementi dei servizi sono intervenuti nel 2010 per un ammontare complessivo di circa 1.600.000 t*km; corrispondenti a un’ulteriore spesa di circa 14.200.000 euro.

Nel corso del 2008 è stata riconosciuta agli utenti, abbonati dei servizi di competenza regionale sulla Rete Nazionale, la **gratuità di un mese di abbonamento al servizio ferroviario**. Tale gratuità ha comportato una spesa di circa **1.300.000 euro**. Il provvedimento ha attinto le risorse necessarie dalle riduzioni dei corrispettivi contrattuali nei confronti di Trenitalia per incompleta o inadeguata esecuzione del servizio.

Un **mese gratuito nel mese di maggio del 2009** è stato riconosciuto **agli abbonati della linea Bologna-Portomaggiore** per i disagi che hanno subito.

Nel **maggio del 2010** la Regione ha riconosciuto agli utenti-abbonati dei servizi sulla Rete Nazionale per relazioni con almeno un’origine o una destinazione sul proprio territorio e a quelli, utenti ricorrenti dei servizi delle linee Bologna-Portomaggiore, Casalecchio-Vignola e Parma-Suzzara (linee sulle quali i disservizi sono stati particolarmente accentuati), **un altro mese gratuito**. La spesa prevista supera i **1.700.000 milioni di euro**.

Le risorse impiegate sono quelle recuperate dalla riduzione dei corrispettivi contrattuali e dalle penali trattenute alle imprese ferroviarie – nella misura del 50% delle riduzioni - per il mancato rispetto degli impegni previsti (in termini di minore qualità e quantità dei servizi erogati) sulla base di quanto stabilito dall’art. 16, comma 5. ter della L.R. 30/98.

Le **riduzioni dei corrispettivi contrattuali** rendicontati negli anni sono stati i seguenti:

Tabella 43
Riduzione corrispettivi contrattuali per standard qualità

Imprese ferroviarie	Anno	Importi in euro
Consorzio Trasporti Integrati	2009	1.605.429,26
Trenitalia e Consorzio Trasporti Integrati	2008	1.423.153,39
Trenitalia	2007	1.250.324,67
Trenitalia	2006	1.647.183,74
Trenitalia	2005	2.327.976,00
Trenitalia	2004	1.215.962,93
Trenitalia	2003	1.211.430,82
Trenitalia	2002	986.137,56
Totale 2002-2009		10.062.169,11

La già intervenuta individuazione in FER dell'unico, nuovo soggetto concessionario consolida il disegno regionale di aver **una rete con un solo gestore**. I nuovi assetti che vanno a determinarsi affermeranno sempre più la **distinzione tra la gestione della rete ferroviaria regionale** - che dovrà fare capo a un soggetto totalmente pubblico, come è attualmente la FER – e la **gestione delle attività di trasporto**, al momento affidate per quanto attiene i servizi pubblici, al Consorzio Trasporti Integrati (di cui attualmente FER è parte) sulla base della gara aggiudicata nel 2008.

L'obiettivo di avere un **unico soggetto, forte e razionalmente organizzato, come interlocutore della Regione, sia riguardo allo svolgimento dei servizi che per la gestione** e il potenziamento della Rete Regionale si è quindi consolidando.

5.2.2 Ampliamento dell'offerta ferroviaria

Nel 2010 si è consolidata la maggiore offerta programmata l'anno precedente, dettagliatamente descritta nel rapporto dell'anno scorso, che ha portato ad un **maggior servizio di 85 treni al giorno**, pari a **1,55 milioni di chilometri annui** percorsi in più da treni nel Contratto regionale; con una maggiore spesa annua di circa **14,4 milioni di euro** per la Regione Emilia-Romagna.

Oltre al mantenimento per tutto il 2010 di tale livello di offerta, ci sono state importanti evoluzioni sia in termini qualitativi che di quantità di servizio.

Gli **interventi di potenziamento hanno interessato alcune linee nella regione**, come si può constatare nella tabella seguente:

Tabella 44
Maggiore produzione servizi ferroviari regionali 2011

Linea	Intervento	Corse in più-giorno lavorativo	Imprese ferroviarie
Parma-Suzzara	riapertura esercizio ferroviario	18	FER
Bologna-Verona	1 coppia Crevalcore-Bologna	2	FER
Bologna-Verona	ampliamento periodicità in luglio e agosto	2	FER-Trenitalia
Ferrara-Ravenna	1 coppia in più e revisione di orari	2	FER
Piacenza-Pesaro	1 coppia festiva in agosto		Trenitalia

L'intervento più significativo è stata la **riapertura, in settembre 2010, della ferrovia Parma Suzzara**, su una nuova base di orario, cadenzato e integrato con i servizi bus di TEP nella pianura parmense e per Viadana.

Dal punto di vista qualitativo, significativo il modello di esercizio attuato in occasione di parziali chiusure per lavori in agosto 2010 delle linee Parma-La Spezia e Modena-Mantova. Diversamente da quanto avvenuto in precedenti analoghe situazioni, nei periodi di interruzione per lavori (3 settimane) si è disegnata ex novo **un'offerta cadenzata e integrata treno+bus**, invece di operare una semplice sostituzione con bus della programmazione ordinaria.

Il risultato è che si sono potute salvaguardare le coincidenze e organizzare gli scambi treno-bus nella maniera ottimale. Le reazioni dei viaggiatori sono state positive.

Interventi più massicci di incremento di offerta sono stati forzatamente accantonati per l'irrompere sulla scena dei provvedimenti governativi culminati con la L. 122/2010 che toglie 4.000 milioni di euro alle Regioni per il 2011. Questo fatto ha inoltre costretto ad avviare un'analisi sulle relazioni ferroviarie a bassa frequentazione, e in aree di pianura in cui è ragionevole pensare a servizi autosostitutivi, allo scopo di contenere la spesa per l'esercizio 2011.

Allegato: materiale divulgativo sull'ampliamento dell'offerta ferroviaria 2010.



PERIODICO DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSESSORATO MOBILITÀ E TRASPORTI - DIRETTORE: ROBERTO FRANCHINI

18 GIUGNO 2010

Attualità

RIAPERTURA DI LINEE, CONFERMA PER I COLLEGAMENTI CON LA RIVIERA ADRIATICA, VARIAZIONI NELL'ALTA VELOCITÀ, PIÙ TRENI IN AGOSTO SULLA BOLOGNA-VERONA, LE MODIFICHE DI ORARIO PER I LAVORI PROGRAMMATI

Orario estivo

Offerte e nuove opportunità per i viaggiatori

Riapre la Parma-Suzzara

Dopo sei anni, riprende per l'intero tratto Parma-Suzzara la circolazione ferroviaria. Negli anni di parziale autosostituzione con bus si è assistito ad una stagnazione nella domanda, con un numero di utenti giornalieri fermo alla quota di circa 1000, mentre sulle altre linee ferroviarie della rete FER si è avuto un aumento del 30%. Con la riapertura si pongono le condizioni per un significativo recupero di traffico da Guastalla, Brescello e dagli altri centri verso Parma: grazie alla continuità del servizio nell'arco della giornata e la regolarità con cui si susseguiranno i transiti nelle ore della giornata. La linea riapre infatti con un numero di corse aumentato del 30% rispetto al momento in cui venne parzialmente chiusa e con una struttura di orario nuova. Un orario cadenzato, con un treno all'ora per direzione dalle 6 alle 20, con una cura a garantire le coincidenze a Parma per proseguire verso Fidenza con un tempo di cambio minimo.

Questo l'orario in vigore dal 6 settembre.



Treni FER per il mare

Confermati anche quest'anno i treni di FER che collegano la Lombardia con la riviera adriatica. I "treni del mare" sono organizzati da FER. Dal 13 giugno al 29 agosto vengono effettuati il Bergamo-Pesaro (più conosciuto come il "Freccia Orobia") e il Cremona-Pesaro, mentre dall'1 al 29 agosto sarà in servizio anche il Brescia-Pesaro. Le informazioni sugli orari e i servizi dei treni del mare direttamente dal sito di FER.



Alta Velocità e offerte Trenitalia



Le modifiche all'offerta dei servizi AV di Trenitalia, che limitatamente interessano anche la stazione di Bologna, possono essere visualizzate su www.trenitalia.it. In particolare il Frecciargento 9453 Roma-Verona prolunga la sua corsa fino a Bolzano, che è così collegata a Bologna in 2 ore e 43 minuti, circa 40 minuti in meno rispetto alla combinazione con cambio a Verona. La partenza da Bologna è alle 19.18, l'arrivo da Bolzano alle 9.15. Prolungato anche il Frecciarossa 9535, che parte da Torino anziché da Milano, portando a 11 i collegamenti veloci diretti fra l'Emilia e il Piemonte. Particolari vantaggi sono infine previsti dall'accordo tra l'Associazione degli Albergatori di Rimini e Riccione e Trenitalia, con la collaborazione della Provincia di Rimini. Tutte le informazioni, il regolamento e l'elenco degli alberghi convenzionati, con la descrizione e il loro eventuale sito web, sono consultabili su internet, visitando il sito www.almareintreno.it.

5.2.3 Scenari di sviluppo dei servizi

Il quadro programmatico-progettuale verso il quale si vanno orientando gli obiettivi della Regione prevede un **incremento progressivo della produzione chilometrica nell'intero bacino regionale del 20% nel triennio 2007-2009**, come indicato anche dall'Atto di Indirizzo triennale in materia di programmazione e amministrazione del trasporto pubblico regionale; incremento che, per carenza di risorse, non ha ancora trovato piena attuazione essendosi attestato, con l'avvio dell'ultimo incremento nel dicembre 2009 - rispetto ai treni*km "messi a gara" (circa 16,2 milioni di treni*km) - al 15,5 % (circa 18,7 milioni di treni*km).

Con orizzonte al 2020, valutazioni effettuate recentemente individuano come obiettivo raggiungibile un valore complessivo della produzione annua dei servizi di competenza regionale di circa 25,5 milioni di treni* km, con un **ulteriore incremento quindi rispetto ai valori già raggiunti nel corso del 2009 (17,1 milioni di treni*km) di circa il 50%, in parte già avviati nel dicembre 2010 (+9,4%)**.

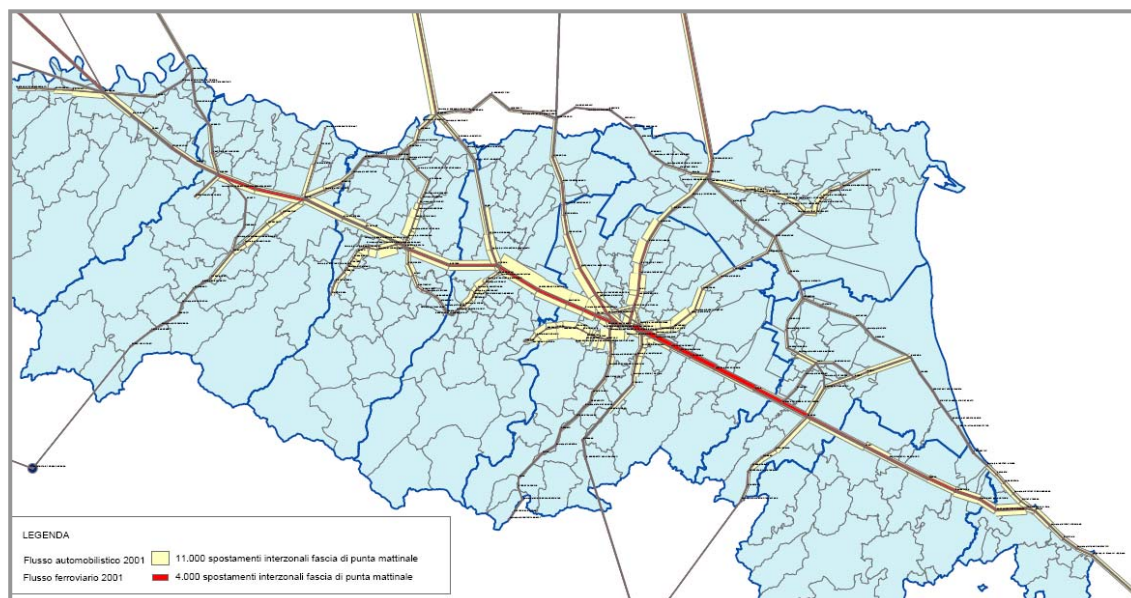
A questi vanno aggiunte le previsioni che riguardano i **servizi di "interpolo"**, svolti dalla "lunga percorrenza nazionale", pari a circa 6,5 milioni di treni*km, e quelli a contratto delle Regioni contermini, che svolgono parte del loro tragitto su relazioni ricadenti in territorio della regione Emilia-Romagna, pari a 5,5 milioni treni*km (complessivamente 37,5 milioni treni*km).

Dall'incremento stimato del 50% al 2020, rispetto alla situazione attuale, si ritiene acquisibile un incremento dei passeggeri trasportati del 100%. L'incremento dei servizi deve ovviamente essere accompagnato dai completamenti e dai potenziamenti infrastrutturali indicati, oltre che dall'ammodernamento e da nuove forniture di materiale rotabile.

Gli scenari di sviluppo dei servizi ferroviari illustrati di seguito sono ancora oggetto di un'attività di confronto con tutte le Amministrazioni locali della regione. Tale sviluppo, che dovrà tener conto necessariamente della disponibilità e della programmazione delle risorse finanziarie, costituisce la base di riferimento per la definizione di un Accordo Quadro con RFI previsto dall'art. 23 del D.Lgs. 188/03, attuativo delle Direttive comunitarie in materia ferroviaria, per rappresentare le "capacità di infrastruttura" occorrente (e quindi da acquisire) in funzione dell'incremento della domanda prevista.

L'analisi della domanda potenziale ha evidenziato rilevanti margini di recupero da parte del vettore ferroviario, in adduzione a tutti i capoluoghi provinciali con particolare riferimento al bacino di Bologna.

Figura 100
Elaborazioni effettuate con modelli di assegnazione degli spostamenti



Gli incrementi dovranno ricomprendere l'implementazione del **Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna** (oggetto di una specifica intesa con gli Enti locali bolognesi e con le società del Gruppo FS) che prevede, per fasi successive, un primo incremento "obiettivo" dei volumi di servizio pari a circa 1.700.000 treni*km aggiuntivi rispetto a quelli presenti al momento della firma dell'intesa (4.000.000 treni*km) attribuiti alla Regione Emilia-Romagna, già oggi riconducibili a tale servizio, richiamati dalla tabella che segue.

Tabella 45
Implementazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Bologna

Scenario	Potenziamenti previsti
SFM Intermedio Tot. treni*km: 5.100.000 2008-2009	Cadenzamento 30' sulla tratta S. Pietro in C.-Bologna-Imola (attuazione della linea passante SFM4). Cadenzamento pieno e regolare sulla linea Porretta-Bologna: - 30' sulla tratta Bologna-Mazabotto - 60' sulla tratta Marzabotto-Porretta, con potenziamenti nelle ore di punta - effettuazione delle fermate di Casalecchio-Garibaldi e Casteldebole su tutti i treni (nella fascia 21.00-24.00 tra Bologna e Porretta sarà assicurato un cadenzamento orario) - copertura della fascia 21.00-24.00 tra Bologna e Porretta con cadenzamento orario. Potenziamento del servizio sulla tratta Poggio Rusco-Bologna, con l'inserimento di nuovi treni rispetto all'orario in vigore con particolare riguardo alle ore di punta. Cadenzamento regolare a 60' con potenziamenti nelle ore di punta a 30' sulla tratta Castelfranco-Bologna. Miglioramento dell'offerta sulla linea Bologna-Prato in termini qualitativi e quantitativi compatibilmente con i limiti di capacità della linea. Potenziamento a 30' e la regolarizzazione del servizio sulle due ferrovie regionali Bologna-Vignola e Bologna-Portomaggiore (tratta Bologna-Budrio).
SFM Base Tot. treni*km: 6.600.000 (di cui 5.700.000 finanziati dalla RER come "Servizi minimi")	Cadenzamento base 30'-60' sulle quattro linee passanti e sulle due attestanti a Bologna C.le (Bologna-Modena e Bologna Fiere).

Sulla Rete Regionale si prevedono importanti interventi di potenziamento delle fasce orarie di punta concentrati sulle principali direttrici.

1. CONSIDERAZIONI DI SINTESI PROGETTAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO

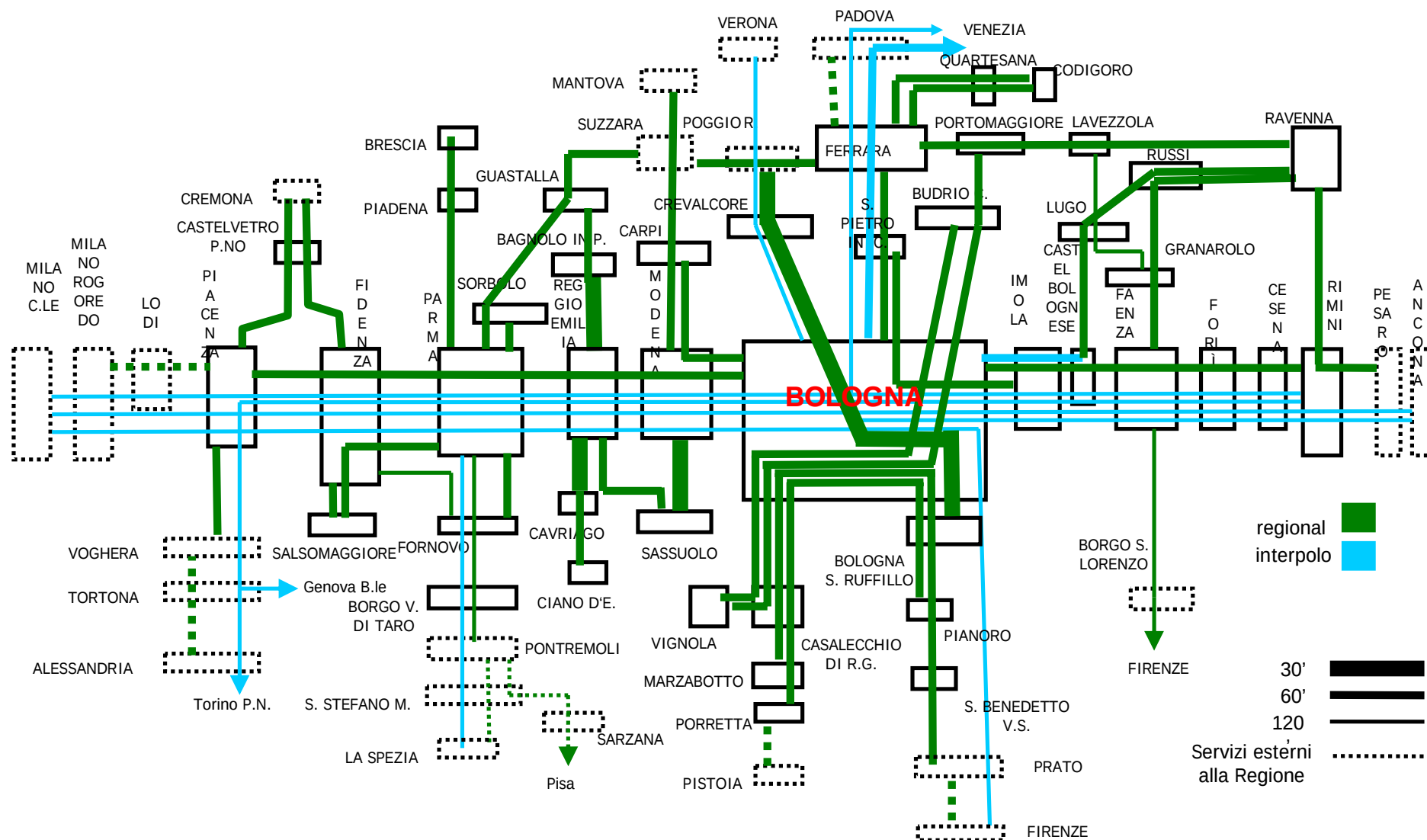
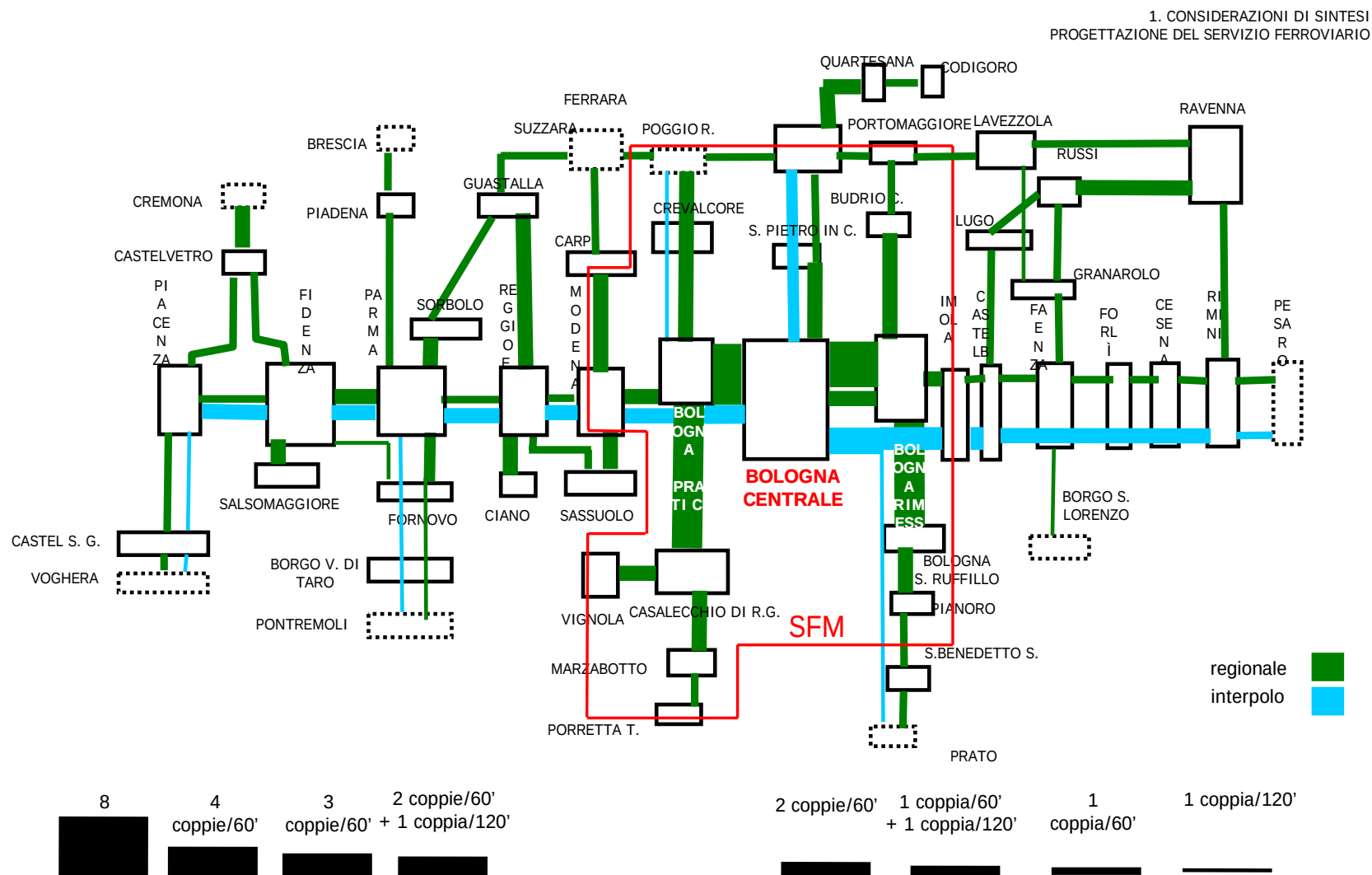


Figura 102
Quadro dei servizi programmati: frequenza



5.3 LA QUALITÀ DEL SERVIZIO FERROVIARIO

La Regione, nell'ambito delle attività inerenti alla gestione del Contratto, sottoscritto con il Consorzio Trasporti Integrati e vigente dall'1 luglio 2008 per l'erogazione dei servizi ferroviari di propria competenza, svolge una **metodica e attenta attività di monitoraggio della qualità sui treni e nelle stazioni** ai fini del miglioramento della qualità dell'offerta ferroviaria. Il Contratto di Servizio, oltre a specificare il "programma di esercizio" annuale da offrire agli utenti, definisce gli standard qualitativi di puntualità e affidabilità (sia percentuali che relativi a eventi singoli di disservizio), di pulizia dei mezzi e delle stazioni, di ottimizzazione delle relazioni con l'utenza, con particolare riguardo agli aspetti legati all'informazione e al comfort.

All'interno del Contratto sono previste riduzioni del corrispettivo contrattuale e l'applicazione di specifiche **"penali"** per il mancato rispetto degli standard qualitativi e per la minore quantità di servizi erogati. Gli standard di riferimento contrattuali sono stati assunti dal Consorzio anche nella propria Carta dei Servizi.

Tabella 46
Sintesi degli standard contrattuali

Parametro	Standard	Riduzione corrispettivo
Puntualità Rete Nazionale	91,1% treni a breve percorrenza entro 5'	€ 13.000 per punto di scostamento in meno
	97,1% treni a breve percorrenza entro 15'	€ 15.000 per punto di scostamento in meno
	93,1% treni a lunga percorrenza entro 15'	€ 15.000 per punto di scostamento in meno
	Treni con ritardo maggiore 30'	€ 150 per evento
	Treni "rilevanti" con ritardo maggiore 10'	€ 100 per evento
Puntualità Rete Regionale	96,1% treni entro 5'	€ 5.000 per punto di scostamento in meno
	Treni con ritardo maggiore 15'	€ 100 per evento
	Treni "rilevanti" con ritardo maggiore 5'	€ 50 per evento
Affidabilità Rete Nazionale	Treni soppressi o limitati senza sostituzione entro 59'	€ 500 per evento oltre all'annullamento del corrispettivo chilometrico
	Treni soppressi o limitati con sostituzione entro 59'	riduzione del 50% del corrispettivo chilometrico
Affidabilità Rete Regionale	Treni soppressi o limitati senza sostituzione entro 29'	€ 400 per evento oltre all'annullamento del corrispettivo chilometrico
	Treni soppressi o limitati con sostituzione entro 29'	riduzione del 50% del corrispettivo chilometrico
Disponibilità carrozze	Per treni "rilevanti" a composizione inferiore	€ 100 per evento
	Per treni "rilevanti" a composizione inferiore del 30%	€ 200 per evento
	Per treni non "rilevanti" a composizione inferiore per più del 50% rilevazioni RER	€ 350 per evento
Informazioni all'utenza in stazione	Affissione di: orario ferroviario, mappa regionale, tabelle tariffe, variazioni orari lavori programmati; affissione di avvisi su vendita: punti vendita, orari biglietterie, condizioni di viaggio; annunci sonori e monitor	€ 350 per rilevazione non a standard
Informazioni all'utenza in vettura	Per treni con diffusione sonora annunci sonori su fermate treno; per tutti i treni informazione per ritardi superiori ai 15'	€ 350 per rilevazione non a standard
Comunicazioni generali all'utenza	Diffusione orario regionale, fiches orario e comunicati su interruzioni o modifiche del servizio	€ 350 per rilevazione non a standard
Rete di vendita	Apertura biglietterie e PVT negli orari al pubblico, adeguato livello di reperibilità titoli di viaggio, accesso senza sovrattassa da stazione prive di vendita	€ 350 per rilevazione non a standard
Pulizia e comfort nelle stazioni	Mantenimento pulizia, decoro e comfort spazi e arredi, presenza obliteratrici	€ 350 per rilevazione non a standard
Pulizia e comfort sui treni	Mantenimento pulizia, decoro e comfort vetture e arredi	€ 350 per rilevazione non a standard

L'attività di monitoraggio, rivolta al controllo degli standard contrattuali e svolta principalmente da personale regionale specializzato, viene costantemente integrata dal rilevamento dello stato della rete e degli impianti ferroviari di interesse regionale, concorrendo anche all'aggiornamento della banca dati della Regione. L'attività è articolata in:

- verifica, attraverso rilevazioni puntuali a campione e analisi critica dei rapporti forniti periodicamente dal Consorzio Trasporti Integrati, dei **parametri di puntualità, affidabilità e affollamento**;
- **analisi della circolazione dei treni**, attraverso la consultazione, rilevazione ed elaborazione, tramite piattaforma integrata on-line, dei dati relativi alla puntualità e ad altri indicatori di produzione, quali eventi anomali e soppressioni;
- indagini sul campo per il monitoraggio della **qualità erogata nelle stazioni**;
- indagini sul campo per il monitoraggio della **qualità erogata sui treni**.

Quest'ultima attività è integrata da specifiche ed estese **campagne di monitoraggio**, effettuate con l'ausilio di società specializzate, esterne, selezionate con gara.

5.3.1 Puntualità e affidabilità

■ PUNTUALITÀ

L'analisi dell'andamento della puntualità, che rappresenta **uno dei parametri di qualità di maggior rilievo**, viene sistematicamente eseguita, secondo la prassi prevista dal Contratto di Servizio, partendo dai dati forniti mensilmente dal Consorzio Trasporti Integrati, oltre che da analisi sulla circolazione effettuate direttamente da personale regionale (tenendo in particolare considerazione le segnalazioni degli utenti) riscontrando i dati resi disponibili da RFI, oltreché da numerose verifiche dirette sul campo.

Il Contratto di Servizio, oltre a definire, per tutti i treni, standard percentuali di puntualità per gli arrivi a destinazione entro i 5' o i 15' e per eventi singoli di ritardo che superano i 30' su Rete Nazionale o i 15' su Rete Regionale, sofferma segnatamente l'attenzione su uno **specifico paniere di treni - pari a circa il 10% del totale di quelli giornalmente circolanti** – per i quali vengono considerati i ritardi oltre i 5' o i 10' in destinazione o in una stazione significativa. Trattandosi di treni particolarmente sensibili, poiché collocati in “fascia pendolare” e quindi notevolmente frequentati dagli utenti, vengono per tale motivo definiti “**rilevanti**”.

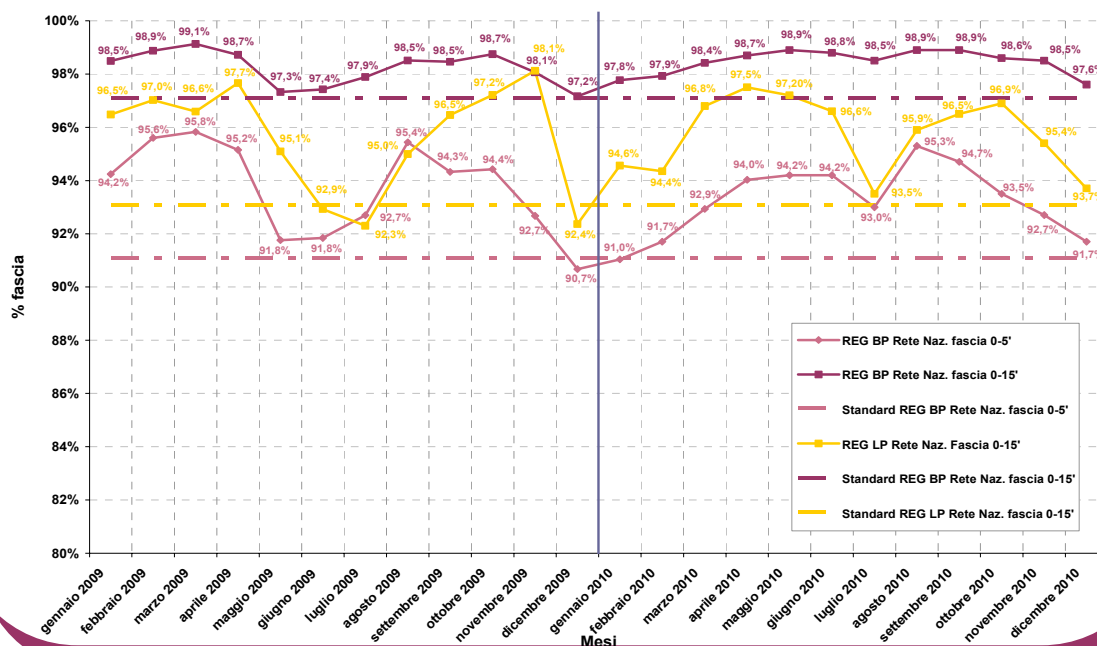
A seguito dei nuovi assetti assunti dal primo luglio 2008 dal trasporto ferroviario regionale (che vede come unico interlocutore il Consorzio Trasporti Integrati, rispetto ai diversi soggetti che prima operavano sulla rete) si è creata una discontinuità, in particolare per la Rete Nazionale, nella distinzione dei dati relativi ai servizi erogati da Trenitalia e quelli erogati da FER. Si rappresenta pertanto, di seguito, **un'analisi dei dati di puntualità**, per ciascuna tipologia di treni e fascia di riferimento relativi **non all'Impresa ferroviaria che eroga il servizio ma all'infrastruttura** sulla quale vengono svolti, in coerenza con quanto previsto dal Contratto di Servizio.

▪ Treni sulla Rete Nazionale:

- per i **treni Regionali a Breve Percorrenza (B.P.) in fascia 0-5' e 0-15'** nel 2010 si è registrato un andamento simile al 2009, con un calo di puntualità nei mesi di novembre, dicembre e gennaio - in parte imputabile ai cambi d'orario di fine/inizio anno, che stentano ancora a stabilizzarsi rapidamente - e nel mese di luglio. La puntualità, diversamente dal 2009, si è comunque mantenuta al di sopra dello standard minimo per tutti i mesi dell'anno;

- per i **treni Regionali a Lunga Percorrenza (L.P.) in fascia 0-15'** nel 2010 l'andamento è stato pressoché costante con lievi cali di puntualità ad inizio e fine anno, sempre attribuibili ai cambi orario. Rispetto al 2009 si registra un andamento più stabile: non sono, in particolare, presenti cali nei mesi di maggio, giugno e luglio.

Figura 103
Puntualità Rete Nazionale – Reg. B.P. fascia 0-5' / Reg. B.P. fascia 0-15' / Reg L.P. fascia 0-15'
(Gennaio 2009 - Dicembre 2010)



Il confronto con i **dati di puntualità dei trimestri tra il 2003 e il 2010**, pur con le limitazioni sopra richiamate, evidenzia che i periodi peggiori per la puntualità si collocano negli anni 2005 e il 2006. Dal 2007 si è registrata una graduale e oscillante ripresa, con una sostanziale stabilità da quando si è inserito il Consorzio.

Figura 104
Rete Nazionale puntualità – Regionali a Breve Percorrenza
(Confronto trimestrale 2003-2010)

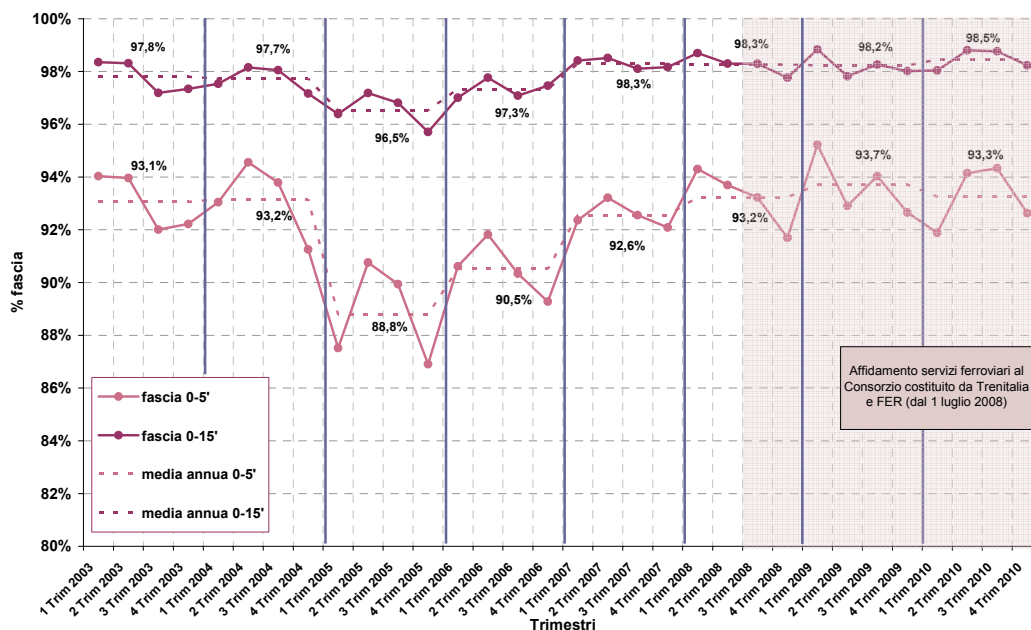
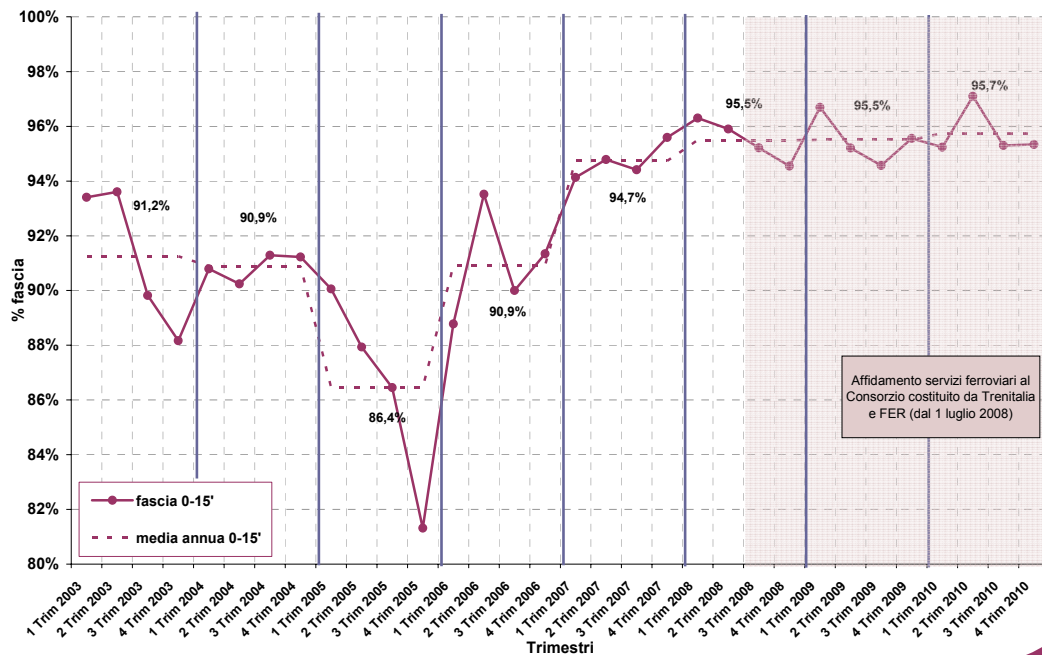
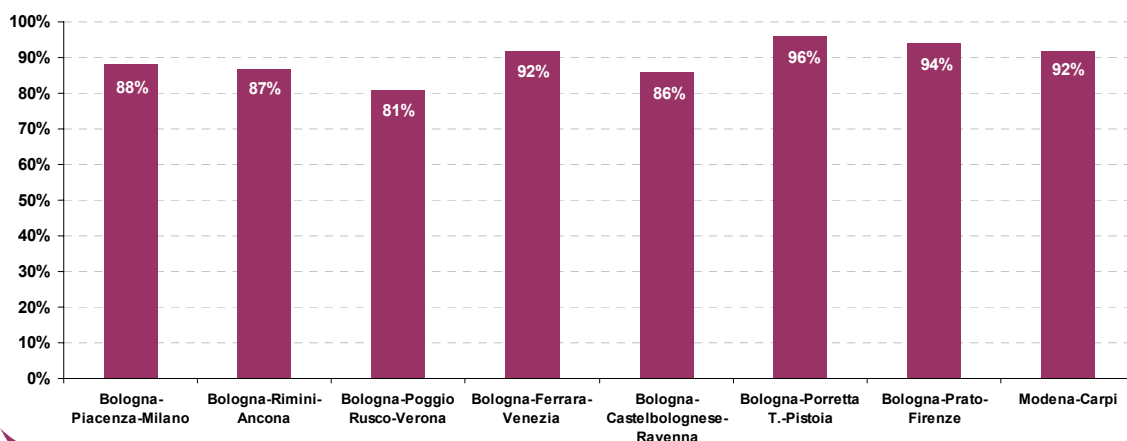


Figura 105
Rete Nazionale puntualità – Regionali a Lunga Percorrenza
 (Confronto trimestrale 2003-2010)



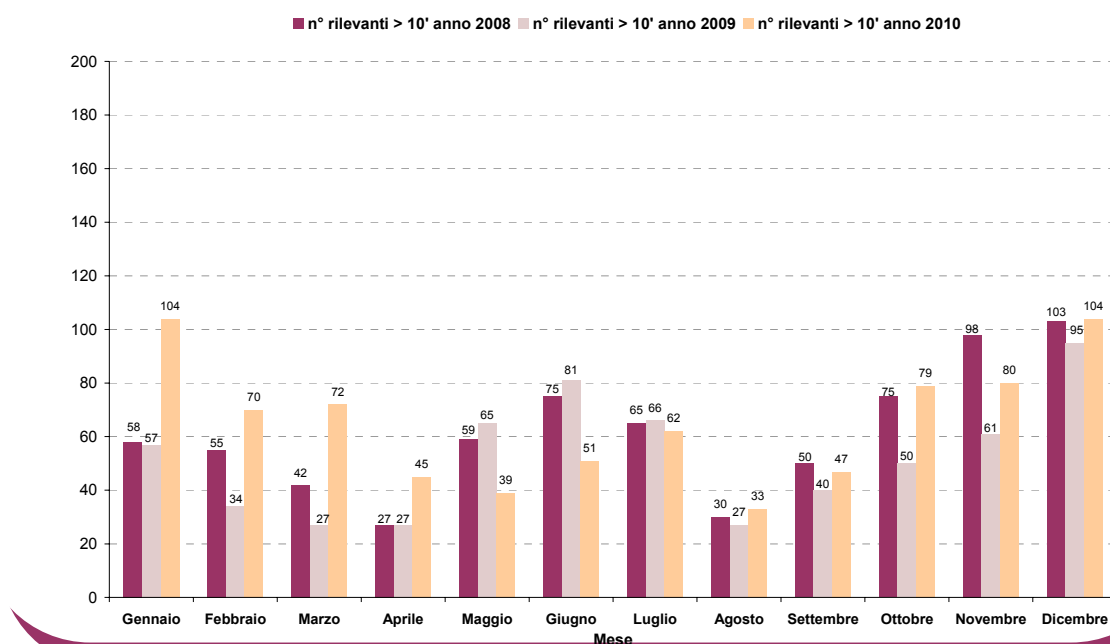
Viene riportata di seguito una **sintesi relativa alla media annuale di puntualità su alcune delle principali linee nazionali**. I dati, a differenza di quelli contrattuali sopra riportati che si riferiscono ai soli treni a contratto della Regione Emilia-Romagna, prendono in considerazione tutti i treni regionali circolati, anche quelli, quindi, attribuiti ai contratti delle Regioni confinanti che effettuano servizi su tratte del territorio della regione Emilia-Romagna.

Figura 106
Rete Nazionale puntualità – Linee afferenti il nodo di Bologna
 (Puntualità fascia 0-5' - Anno 2010)



- Per quanto riguarda, invece, gli **episodi “singoli” di ritardo** si registra un lieve peggioramento per gli **arrivi a destinazione entro i 30’**. Si passa infatti dai 938 treni del 2009 ai 980 del 2010 su un totale di 203.175 treni circolati.
- Nella figura che segue è riportato un confronto tra i **treni “rilevanti”** sulla Rete Nazionale **che hanno superato i 10’ di ritardo nel 2008, 2009 e 2010**. Ad una riduzione dei casi “fuori standard” del 2009 rispetto al 2008 è di nuovo seguito, nel 2010, un aumento dei casi riscontrati.

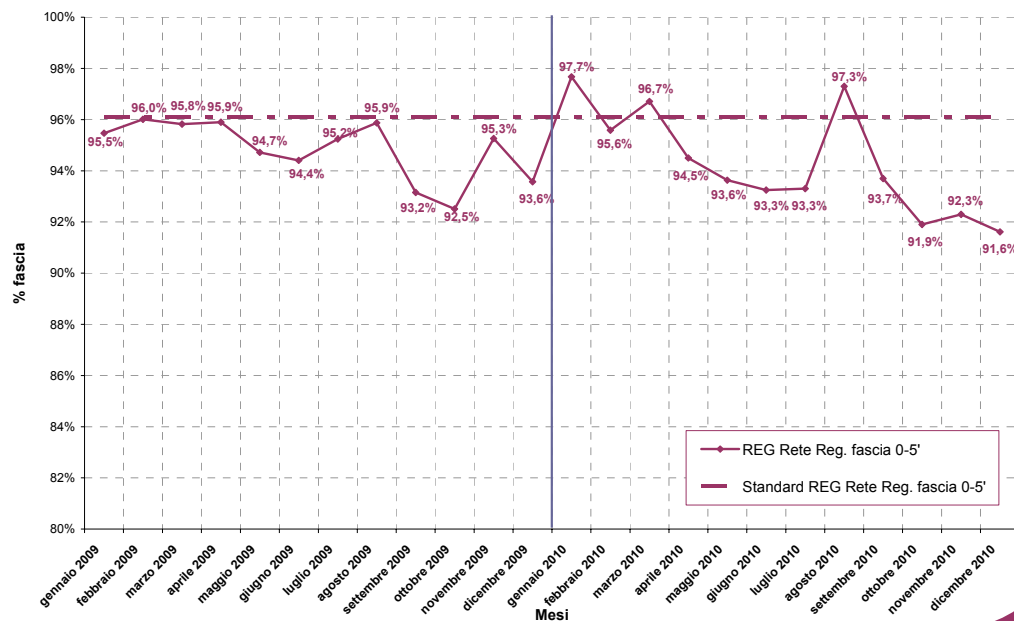
Figura 107
Rete Nazionale – Numero di treni “rilevanti” con ritardo >10’
 (Confronto 2008-2010)



■ Treni della Rete Regionale:

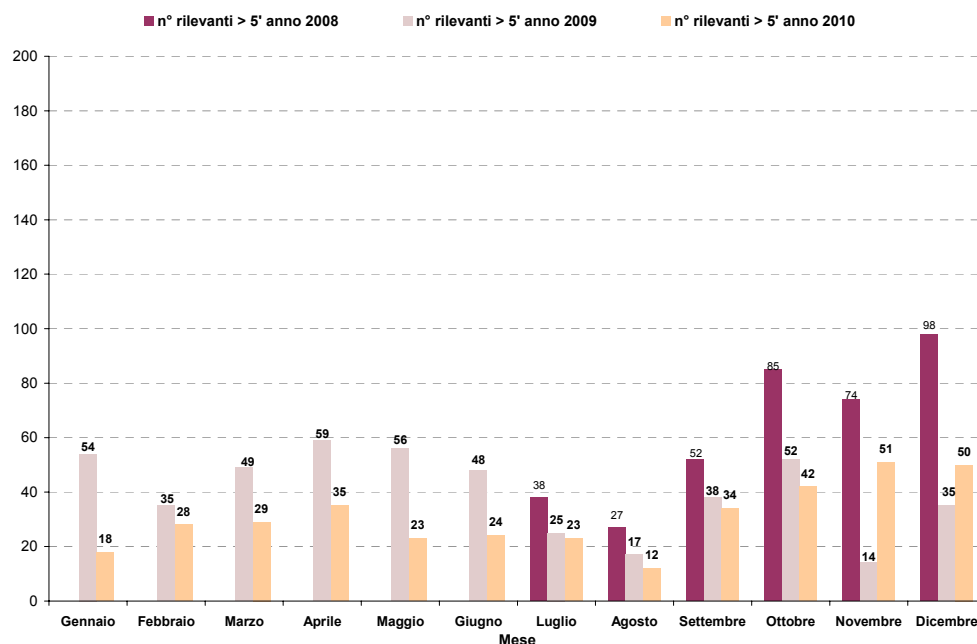
- **per i treni in fascia di ritardo 0-5’**, i dati evidenziano una situazione insoddisfacente, con un peggioramento rispetto al 2009 e con livelli di puntualità abbondantemente al di sotto dello standard contrattuale. Particolarmente carente è stato il livello di servizio della linea Bologna–Portomaggiore dove la puntualità, entro i 5,’ è stata mediamente solo dell’87%, con valori inferiori negli ultimi mesi dell’anno, unitamente a numerose soppressioni. A tale situazione si è cercato di porre rimedio, con le variazioni di orario intervenute a dicembre e con l’entrata in esercizio, in alcune tratte (tra cui quella indicata), di nuovo e più affidabile materiale rotabile.

Figura 108
Puntualità Rete Regionale – Reg. fascia 0-5'
 (Gennaio 2009 - Dicembre 2010)



- Per quanto riguarda, invece, gli **episodi singoli di ritardo**, già richiamati, anche per essi si registra un peggioramento degli **arrivi a destinazione entro i 15'**. Si passa infatti dai 962 treni del 2009 ai 1021 del 2010 su un totale di 87.613 treni circolanti.
- Il parametro di puntualità per i **treni "rilevanti"**, con uno standard ovviamente ridotto rispetto alla Rete Nazionale, è stato esteso alla Rete Regionale a seguito dell'affidamento del servizio al CTI. Nel grafico seguente viene riportato un confronto tra i treni rilevanti che hanno superato i 5' di ritardo dal secondo semestre del 2008 al 2010. Si rileva una riduzione dei casi singoli fuori standard, ad esclusione dei mesi di novembre e dicembre.

Figura 109
Rete Regionale – Numero di treni "rilevanti" con ritardo >5'
 (Confronto 2008-2010)



Con la collaborazione di RFI/COER di Bologna, si raccolgono quotidianamente dati aggiornati sull'andamento della puntualità dei principali treni in afflusso e deflusso del Nodo di Bologna nelle “fasce pendolari”. I dati raccolti, che comprendono anche treni non inseriti nel Contratto della Regione Emilia-Romagna ma comunque utilizzati dagli utenti della regione, permettono di avere una sintesi dell'andamento complessivo del servizio offerto all'utenza i cui spostamenti gravitano sul solo Nodo di Bologna nelle ore di punta.

Nel corso del 2010, per ampliare il quadro di riferimento sui servizi erogati di interesse della Regione Emilia-Romagna, tale collaborazione è stata estesa anche ai COER/RFI di Milano, Pisa, Firenze e Verona.

Figura 110
Treni pendolari in afflusso
(Treni regionali e della lunga percorrenza in arrivo a Bologna C.le - solo Trenitalia dalle 6.00 alle 9.00 nei giorni feriali)

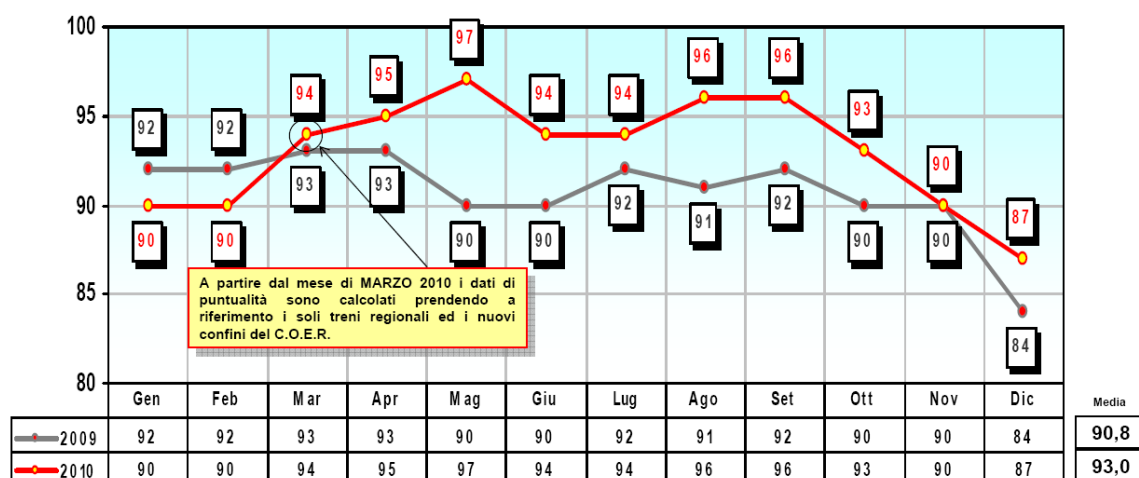
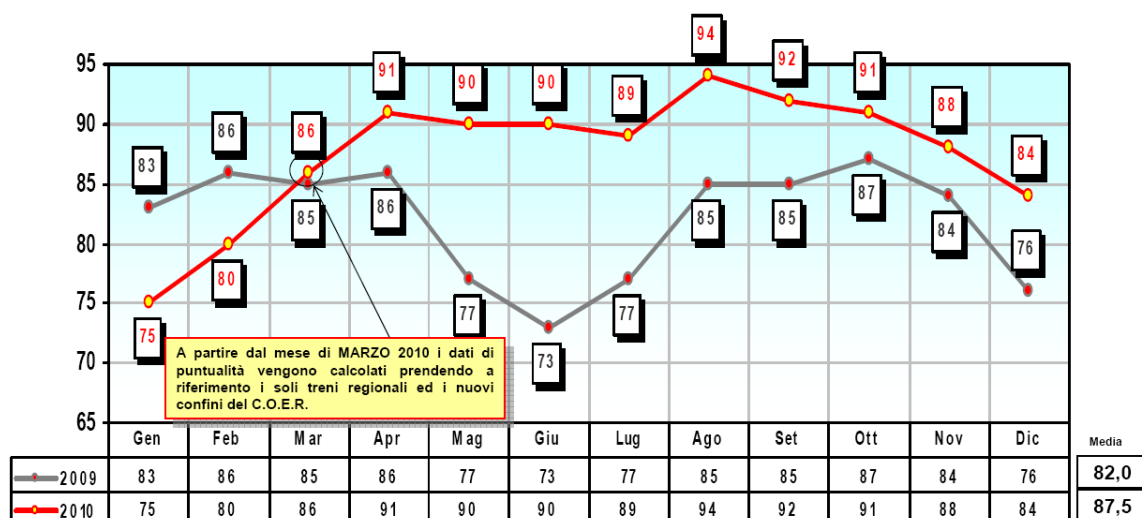


Figura 111
Treni pendolari in deflusso
(Treni regionali e della lunga percorrenza in partenza da Bologna C.le - solo Trenitalia dalle 17.00 alle 19.00 nei giorni feriali)



AFFIDABILITÀ

L'affidabilità del servizio ferroviario (analizzata sia sulla base dei report resi mensilmente dal Consorzio Trasporti Integrati sia sulle segnalazioni e il monitoraggio diretto della Regione) riguarda **tutti i treni che sono stati o "limitati", rispetto al loro intero tragitto, o "soppressi"**.

Viene anche accertata la loro eventuale **sostituzione** con servizi su gomma o con treni successivi entro un determinato lasso di tempo, quando la sostituzione con autobus richiederebbe un tempo maggiore.

I motivi delle soppressioni vengono classificati in **quattro "macrocause": sciopero, lavori programmati, forza maggiore e "altra causa"**; quest'ultima individua quei treni la cui intervenuta limitazione non ricade nelle precedenti categorie e riguarda principalmente: mancanza di personale, indisponibilità/guasto di materiale rotabile, problemi di circolazione o guasto dell'infrastruttura.

Nel **2010**, per quanto attiene la **Rete Nazionale**, sono stati soppressi totalmente o parzialmente, durante tutto l'arco dell'anno, **3.949 treni** su un totale di **207.022 treni programmati**, pari a circa **l'1,9% del totale: in netto calo rispetto al 2,7% del 2009**.

Dei 3.949 treni soppressi:

- **1.882 sono stati sostituiti:** le cause sono da imputarsi prevalentemente ad "altra causa", concentrate essenzialmente nei mesi di gennaio, marzo, luglio e dicembre e dovute in particolare a problemi legati al materiale rotabile;
- **2.067 non sono stati sostituiti;** le cause sono prevalentemente dovute a "sciopero" (per eventi intervenuti nei mesi di gennaio, aprile e luglio) o "forza maggiore" (mesi di marzo e dicembre).

Figura 112
Rete Nazionale – Numero treni "sostituiti"
(Anno 2010)

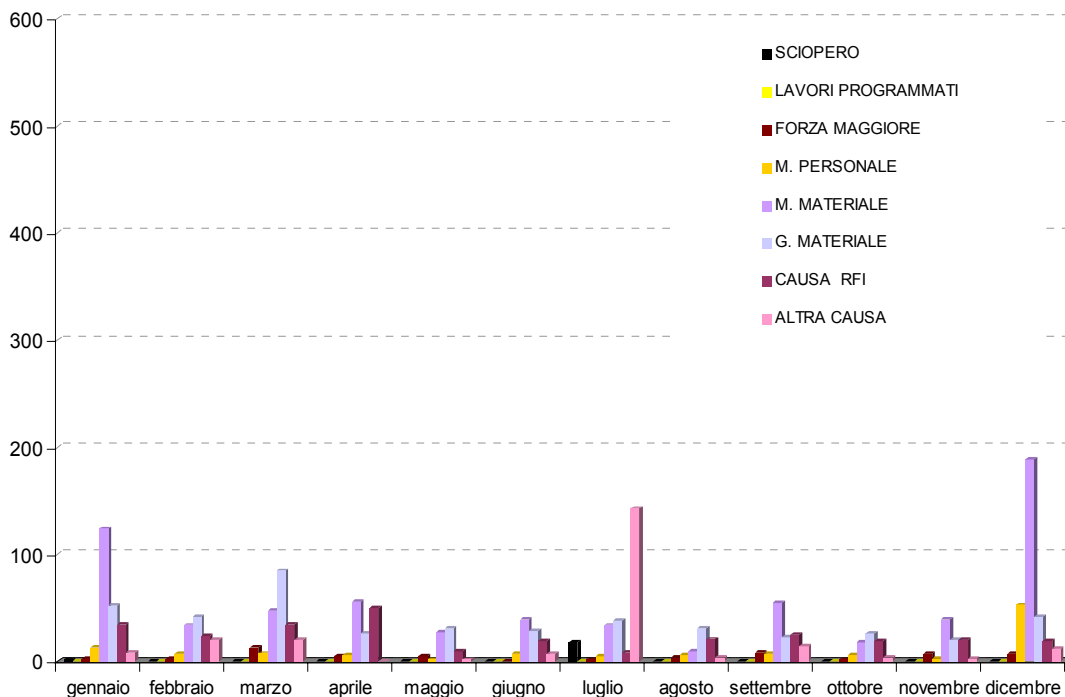
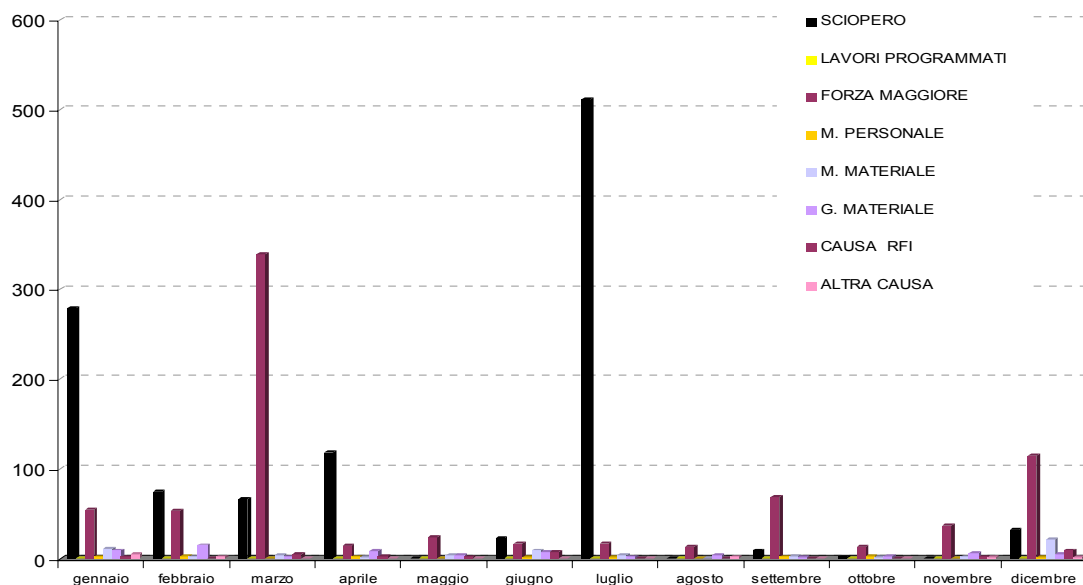


Figura 113
Rete Nazionale – Numero treni “non sostituiti”
 (Anno 2010)



Analizzando le singole direttrici emerge la situazione di **criticità** che ha caratterizzato segnatamente la linea **Modena-Carpi-Verona**.

I treni non sostituiti per sciopero o forza maggiore (in prevalenza legata alle condizioni meteorologiche) interessano tutte le linee.

Figura 114
Rete Nazionale – Numero treni sostituiti per linea
 (Anno 2010)

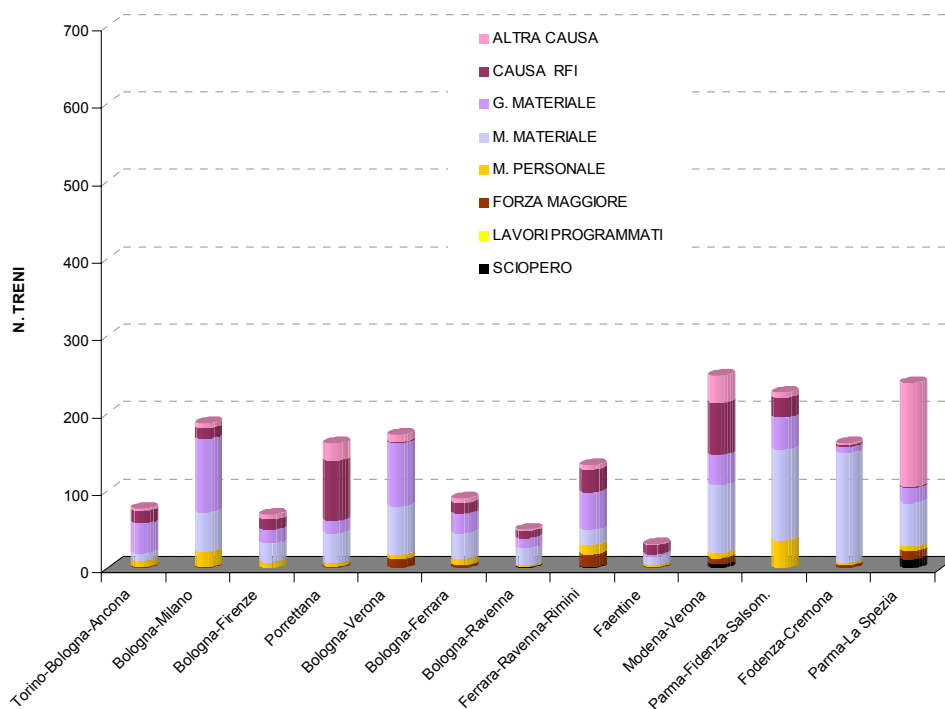
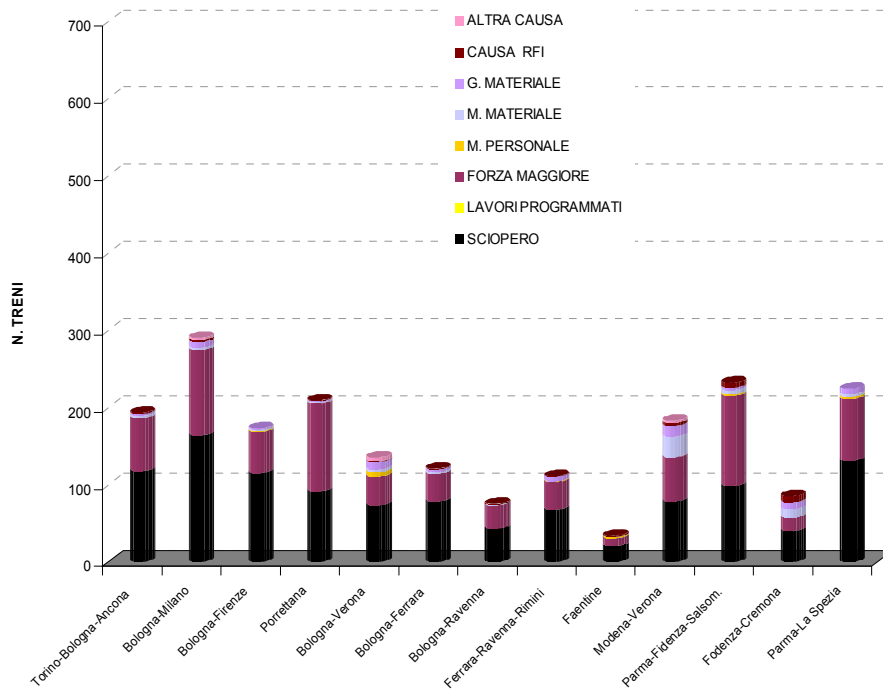


Figura 115
Rete Nazionale – Numero treni sostituiti per linea
 (Anno 2010)



Nel 2010, per quanto riguarda la **Rete Regionale**, sono stati soppressi totalmente o parzialmente, durante tutto l'arco dell'anno, **3.220 treni** su un totale di **90.134 treni programmati** pari a circa il **3,6% del totale con un lieve incremento rispetto al 3,4% del 2009**.

Dei 3.220 treni soppressi:

- **2.508 sono stati sostituiti**, a parte gli oltre 1.000 treni soppressi per "lavori programmati" alle infrastrutture, soprattutto nel periodo estivo, le cause sono prevalentemente da imputarsi a "mancanza di personale o di materiale rotabile" o altre motivazioni concentrate essenzialmente nei mesi di giugno, luglio e dicembre;
- **712 non sono stati sostituiti**; le cause sono prevalentemente dovute a "sciopero"; mesi maggiormente interessati: febbraio, marzo, giugno e luglio, con un picco massimo di circa 160 treni.

Figura 116
Rete Regionale – Numero treni sostituiti
 (Anno 2010)

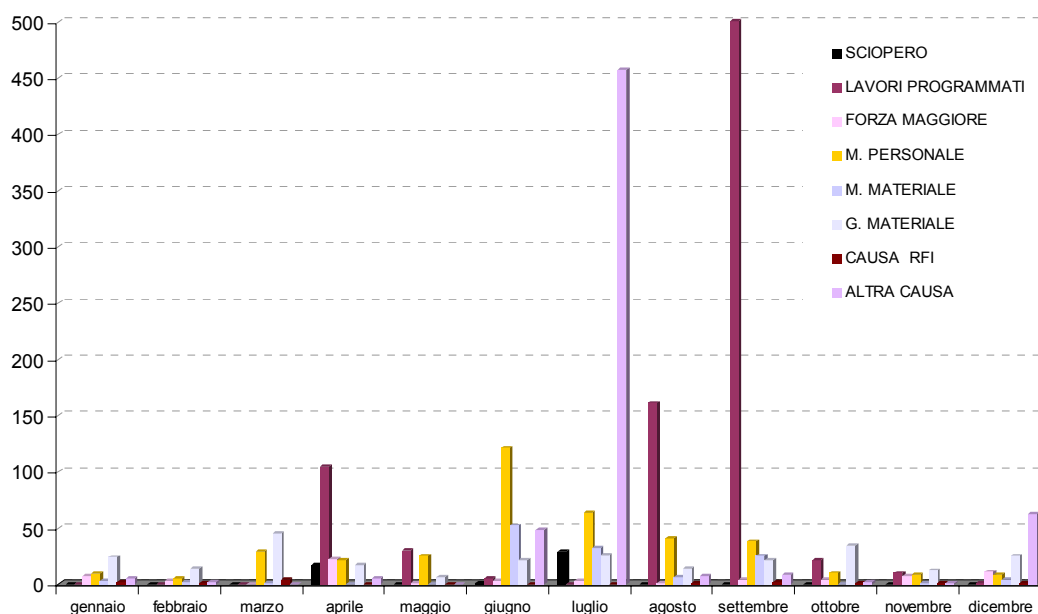
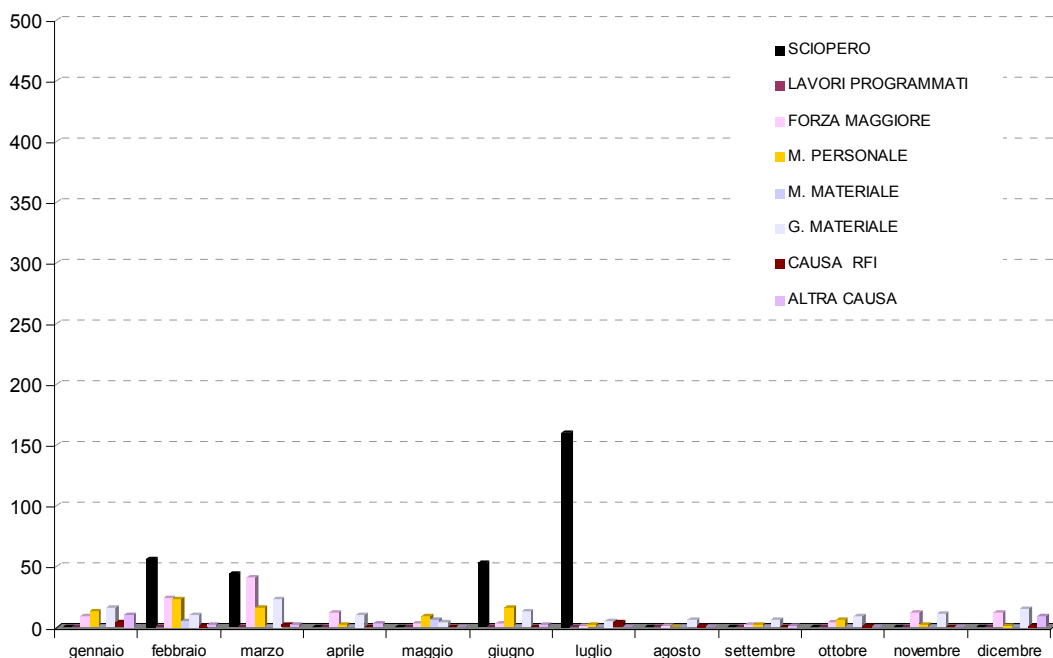


Figura 117
Rete Regionale – Numero treni non sostituiti
 (Anno 2010)



Analizzando le singole direttrici emerge la situazione di **criticità** che hanno riguardato in particolare le linee **Bologna-Vignola**.

I lavori programmati hanno interessato invece le linee Bologna-Portomaggiore e Ferrara-Codigoro.

Figura 118
Rete Regionale – Numero treni sostituiti per linea
 (Anno 2010)

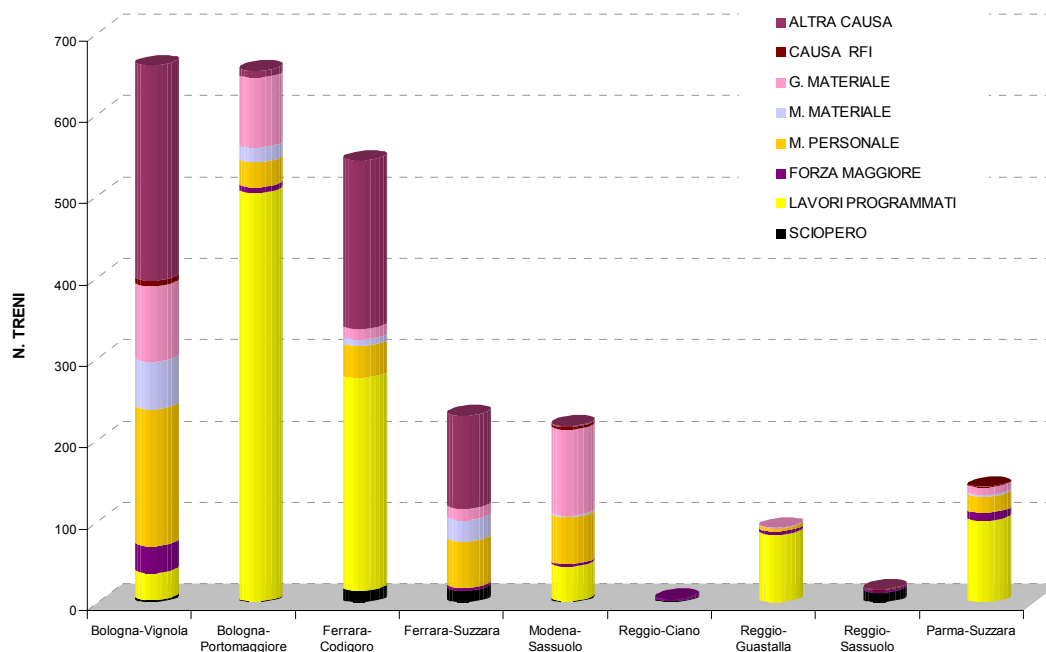
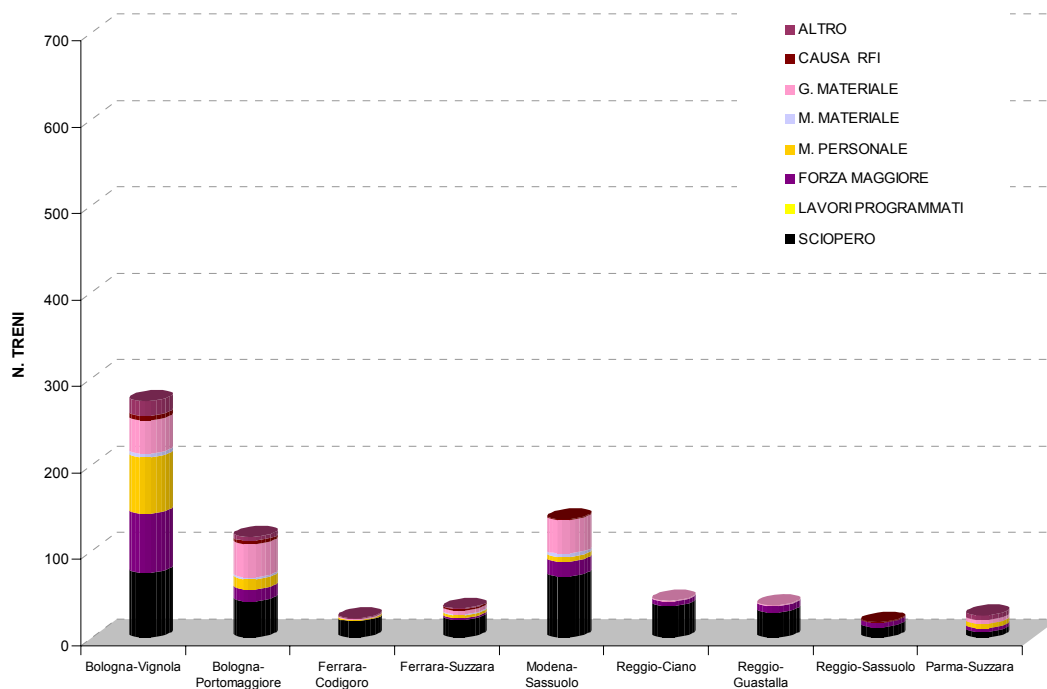


Figura 119
Rete Regionale – Numero treni sostituiti per linea
 (Anno 2010)



5.3.2 Qualità treni e stazioni

L'attività di monitoraggio della **qualità erogata sui treni e nelle stazioni** è svolta sia da **personale regionale** (che in tempi recenti ha specializzato alcune figure, dedicate a svolgere in maniera specifica attività ispettive), sia attraverso il supporto di società esterne a cui vengono affidate, nel corso dell'anno, estese **campagne di rilevazione**.

La finalità dell'attività svolta non si limita al solo accertamento del raggiungimento degli standard di qualità previsti dal Contratto con il Consorzio Trasporti Integrati, a cui è affidato lo svolgimento dei servizi. La presenza di maggiore personale regionale "sul campo" permette di effettuare **verifiche incrociate e tempestive**, anche per corrispondere **alle segnalazioni degli utenti**, avere **riscontri dei disservizi** (praticamente in tempo reale), indicare **buone pratiche di gestione** (ad esempio delle stazioni), **prevedere eventuali criticità** del servizio, avere un controllo permanente della situazione del contesto territoriale in cui si opera, ed un confronto, quasi quotidiano, con le imprese ferroviarie e con i gestori dell'infrastruttura. Il dialogo, a volte difficile, è rivolto a trovare soluzioni condivise che ottemperino alle esigenze di tutti i soggetti interessati, con particolare attenzione agli utenti.

I rilievi vengono effettuati su tutte le 26 direttrici, regionali e nazionali, ricadenti nel territorio della regione Emilia-Romagna, secondo le seguenti modalità:

- osservazione dei treni in viaggio;
- osservazione dei treni nelle stazioni;
- osservazione delle stazioni/fermate;
- analisi della circolazione treni su supporto informatico.

L'attività di analisi della circolazione treni si concretizza nella consultazione, rilevazione ed elaborazione, tramite piattaforma integrata on-line, dei dati relativi alla puntualità e ad altri indicatori di produzione quali eventi anomali e soppressioni.

L'attività di vigilanza consiste nell'accertamento, tramite sopralluoghi e visite ispettive, del rispetto degli standard minimi di qualità erogati dalle imprese ferroviarie, in osservanza a quanto disposto dal Contratto di Servizio.

Più precisamente, l'attività di monitoraggio è rivolta principalmente al rilievo dei seguenti parametri:

- **indicatori qualità treni:**
 - **puntualità:** rilievo dei treni in ritardo;
 - **affidabilità:** treni soppressi o limitati e istituzione di servizi sostitutivi;
 - **disponibilità delle carrozze:** non conformità delle composizioni circolanti;
 - **affollamento:** conteggio dei presenti a bordo e dei saliti/discesi nelle varie stazioni;
 - **informazioni all'utenza:** presenza e funzionamento di sistemi informativi a bordo treno (altoparlanti, monitor) e regolare diramazione di annunci/messaggi attinenti fermate, divieti e prescrizioni, ritardi e più in generale anomalie di servizio;
 - **pulizia e comfort:** pulizia interna ed esterna delle carrozze e mantenimento di adeguate condizioni di illuminazione e temperatura (riscaldamento/raffrescamento);

■ **indicatori qualità stazioni:**

- **informazione all'utenza:** diffusione di annunci sonori e visivi relativi allo stato di servizio presente (partenze/arrivi, anomalie, richiami di attenzione), nonché di comunicazioni relative all'esercizio ferroviario quali: l'orario di servizio, le tariffe di trasporto applicate, le modifiche alla circolazione dei treni, le mappe della Rete Regionale, l'elenco dei treni garantiti in caso di sciopero, ecc.;
- **rete di vendita:** servizio di reperibilità dei titoli di viaggio (biglietterie, punti vendita) e installazione e corretto funzionamento di macchine emittitrici automatiche;
- **pulizia e comfort:** pulizia e decoro delle aree aperte al pubblico (sale di attesa, servizi igienici, sottopassi, ecc.) e mantenimento, nelle aree stesse, di idonee condizioni di comfort e di illuminazione; fruibilità degli impianti di sollevamento (ascensori/elevatori) e delle obliterate.

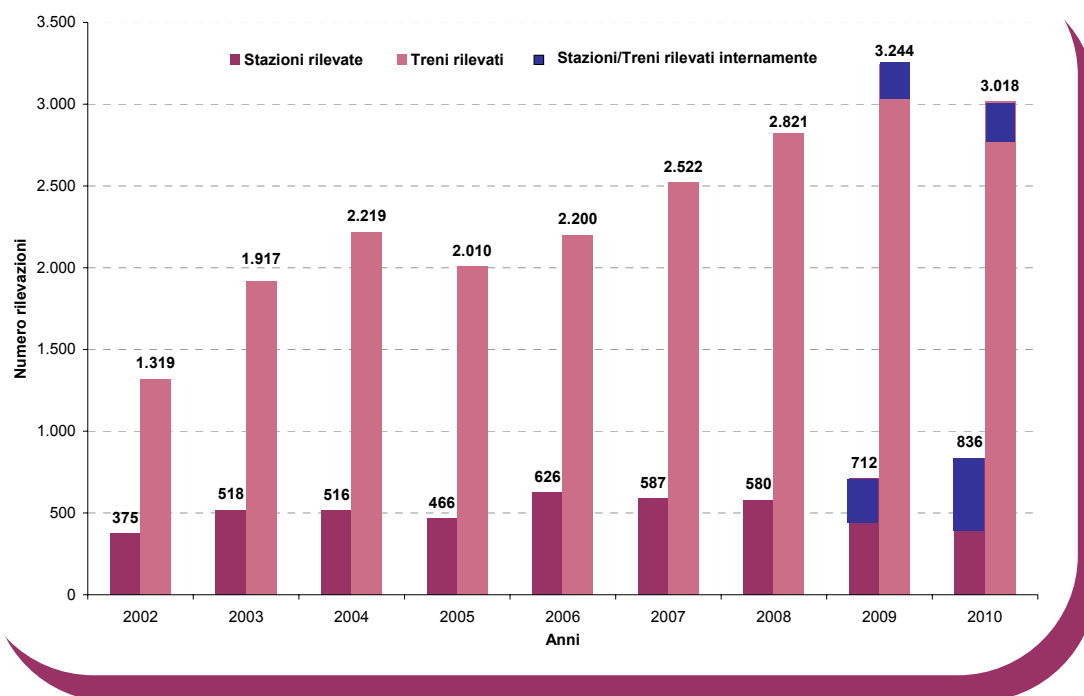
Nel 2010 l'attività di vigilanza svolta da personale interno ha interessato **più di 260 stazioni**, in alcuni casi con periodicità semestrale delle visite, e circa **250 treni** con campagne dedicate a relazioni di particolare interesse (Bologna–Piacenza; Bologna–Verona; Bologna–Modena–Mantova, Bologna–Ancona, ecc.).

Il monitoraggio del servizio ferroviario di interesse regionale - rivolto a **circa 900 treni mediamente circolanti in un giorno feriale** e a **267 stazioni** – svolto anche con l'ausilio di una società specializzata esterna, ha consentito di effettuare **2.768 controlli sui treni e 428 sopralluoghi nelle stazioni**, questi ultimi effettuati solo dal personale regionale.

■ **CAMPAGNE DI MONITORAGGIO**

Il campione dei treni rilevati è, per ogni “campagna”, superiore al 90% di quelli di competenza regionale, circolanti in un giorno feriale medio del periodo di rilevamento (con rilevazioni nel periodo estivo anche dei treni festivi). Considerando le campagne di un anno, viene comunque **censita la totalità dei treni circolanti nelle ore diurne**. Nello stesso arco temporale vengono effettuati **almeno due sopralluoghi in tutte le stazioni della regione**.

Figura 120
Rilevazioni stazioni e treni
 (Anni 2002-2010)



L'attività di presidio esercitata dalla Regione, che negli anni si va sempre più estendendo e consolidando, è volta a **migliorare il livello di servizio offerto agli utenti**, pur a fronte di materiale rotabile in gran parte vetusto e ad azioni di vandalismo che continuano a colpire con frequenza sia i treni che le stazioni.

Il trend storico dei risultati dei rilievi di qualità dal 2002 (primo anno di rilevamento della qualità da parte della Regione al 2009, sia sui treni che nelle stazioni), evidenzia una **diminuzione delle situazioni "fuori standard"** sia per quel che riguarda l'informazione all'utenza che per quanto attiene la pulizia e il comfort.

In particolare, nelle **stazioni**:

- in merito **all'informazione all'utenza**, si è passati dal 63,7% di "fuori standard" rilevati nel 2002 sul totale di rilievi effettuati al 30,5% nel 2009;
- riguardo alla **pulizia e al comfort**, la riduzione, meno marcata, è passata dal 51,5% al 45,8%.

Da evidenziare che la crescita dei "fuori standard" è da attribuire principalmente all'introduzione dal 2008, con il nuovo Contratto con il Consorzio Trasporti Integrati, di un nuovo parametro che prevede la presenza di almeno due obliterate per stazione, non sempre rispettato.

Relativamente ai **treni**, dal 2002 ad oggi è da rilevare, complessivamente, un **netto miglioramento per i parametri di pulizia**: si è passati dal 39% di treni fuori standard sul totale rilevato al 12,7% nel 2009.

In netto calo anche i "fuori standard" relativi **all'informazione fornita all'utenza**, passati da un valore intorno al 14%, registrato nel 2004, al 5,6% nel 2009, dovuti soprattutto ai mancati annunci nelle fermate a bordo del treno.

Figura 121
Monitoraggio stazioni Emilia-Romagna
 (Anni 2002-2009)

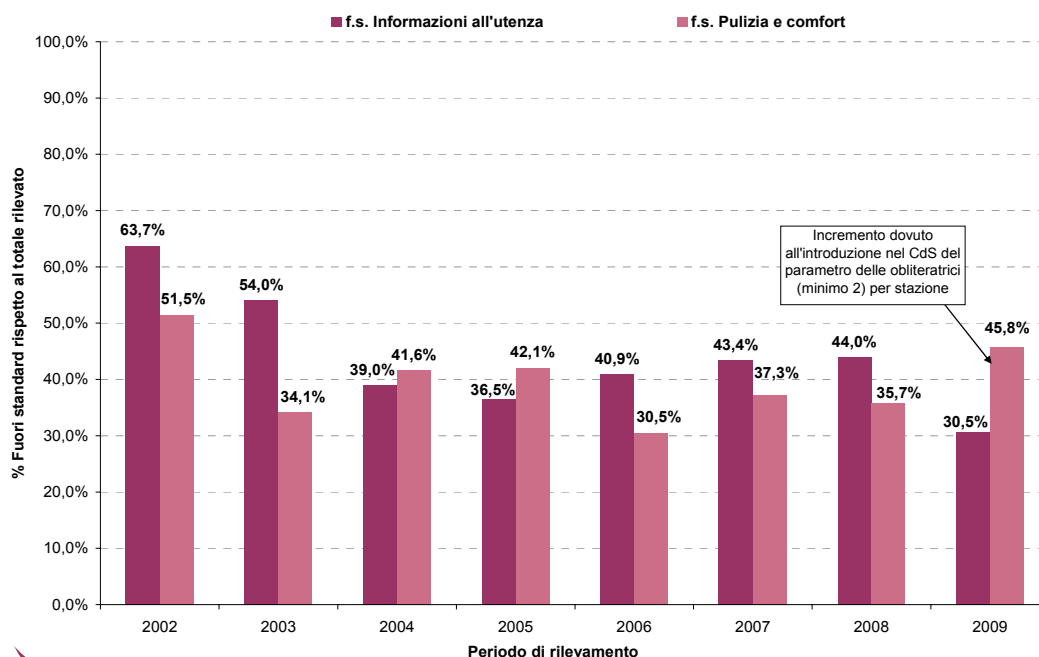
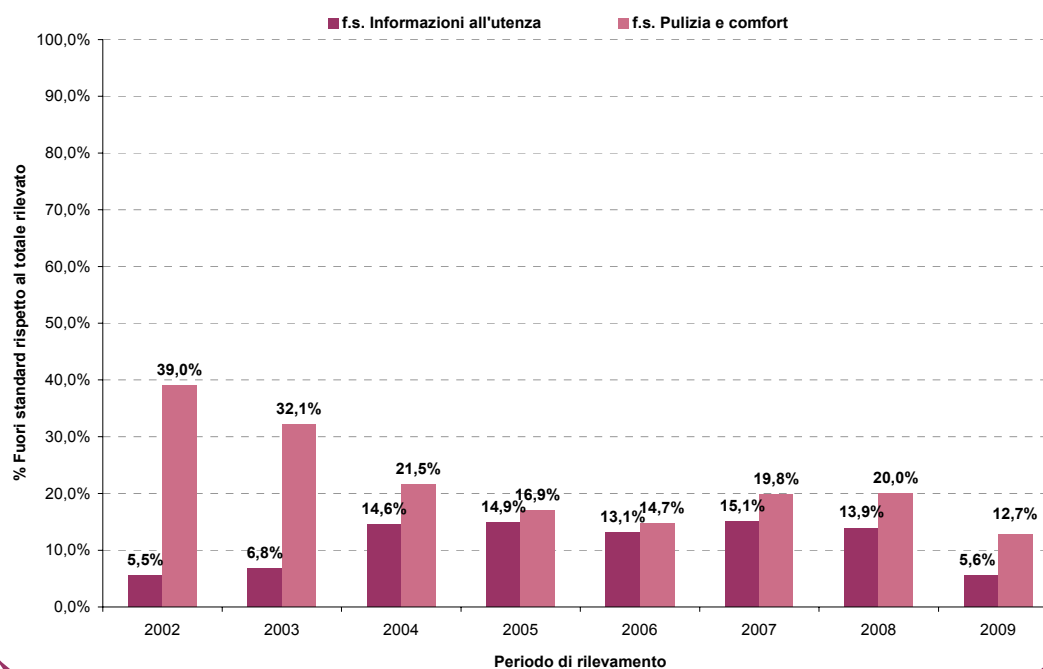


Figura 122
Monitoraggio treni Emilia-Romagna
 (Anni 2002-2009)



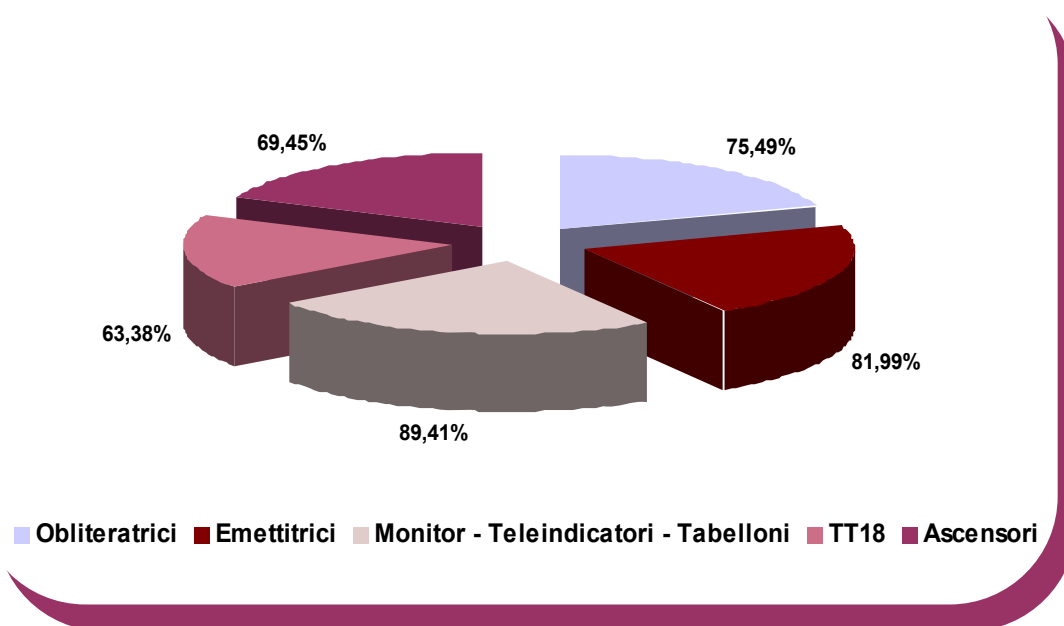
■ ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO EFFETTUATA DIRETTAMENTE DAL PERSONALE ISPETTIVO REGIONALE

L'attività ha interessato principalmente le **stazioni**, con un totale di **260 sopralluoghi**, reiterati nei casi critici. Pertanto i dati relativi agli indicatori oggetto del campionamento sono “significativi” e rappresentativi del livello complessivo della qualità offerta.

Si riscontra uno **stato**, che si può ritenere **mediamente accettabile**, del livello di qualità offerto nelle **stazioni**. E' opportuno rilevare che i valori di seguito riportati sono indicativi di situazioni variegata e con una vasta molteplicità di tipologie, che vanno dalle grandi stazioni alle sole pensiline delle linee secondarie, distribuite sul territorio e che fanno capo a diversi gestori dell'infrastruttura.

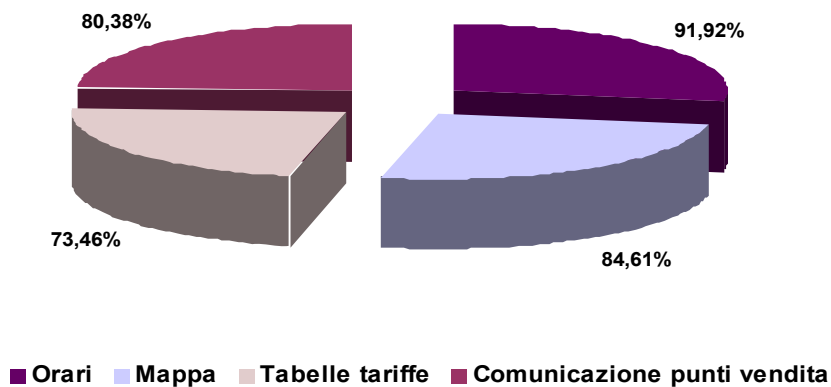
Per quanto riguarda i servizi all'utenza si registra un preoccupante **calo delle emettitrici funzionanti** (dato 2009: 89,31%) e **delle obliteratrici funzionanti** (dato di raffronto 2009: 81,43%). Si rileva invece un **incremento del numero di ascensori funzionanti** (2009: 52,08%), dato comunque non ancora adeguato a soddisfare le esigenze di mobilità. Resta **costante** il valore relativo **all'informazione “visiva”**, sull'andamento dei treni (dato 2009: 91,01%).

Figura 123
Funzionamento servizi all'utenza (%)



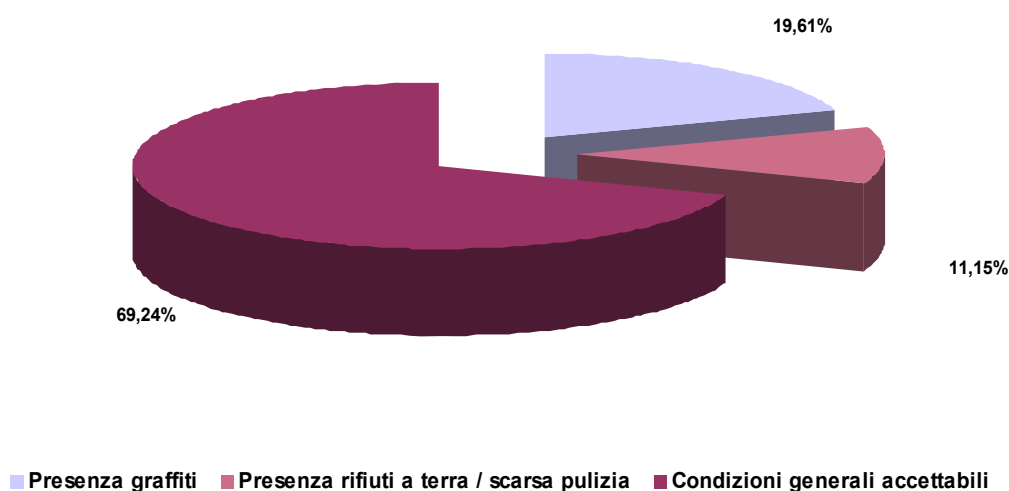
Da rilevare inoltre l'incrementata presenza di mappe della rete regionale (dato 2009: 71,66%) e delle comunicazioni relative all'ubicazione e orari dei punti vendita (dato 2009: 75,65%). In calo la presenza delle tabelle che riportano le “tariffe in vigore” (dato 2009: 76,92%). Perde un punto percentuale anche la presenza degli orari ferroviari (dato 2009: 92,86%).

Figura 124
Presenza informazioni utenza (%)



Il **livello di pulizia** registra, mediamente, lo stesso livello del 2009 con un lieve miglioramento delle condizioni generali delle fermate/stazioni (2009: pari a 67,92%). Restano pressoché stabili i dati relativi alla presenza di graffiti e di rifiuti a terra (rispettivamente dati 2009: 20,42% e 11,66%)

Figura 125
Pulizia (%)



5.3.1 Il progetto europeo Inter-Regio Rail



This project is implemented through the CENTRAL EUROPE Programme co-financed by the ERDF

Nel corso del 2010 la partecipazione al progetto è stata confermata e la Regione Emilia-Romagna ha svolto le attività previste in stretta collaborazione con il leader di Progetto, la tedesca BAG.

■ Le attività comuni

La Regione ha partecipato all'incontro per la partenza ufficiale (Kick off meeting) di Berlino, in cui sono state pianificate le attività e sono state prese decisioni sulle forme di presentazione comune dei partecipanti, da cui la brochure di introduzione.

Tra le attività comuni, sono stati prodotti rapporti di informazioni verso il leader del progetto sull'assetto del trasporto ferroviario regionale passeggeri in Italia e, in particolare, in Emilia-Romagna. Si è favorito il contatto tra BAG e Federmobilità in quanto organismi con finalità, per larga parte comuni, e obiettivi convergenti.

La Regione ha anche partecipato al meeting di Lubin (Polonia), centrato sul tema dell'integrazione di servizi e tariffaria in quella provincia della Bassa Slesia. Si è contribuito producendo e illustrando una presentazione del processo di integrazione tariffaria in corso in Emilia-Romagna.

■ L'azione pilota

Nell'ambito del progetto IRR, l'azione pilota che la Regione Emilia-Romagna intende sviluppare riguarda il **tema del trasporto delle biciclette sui treni**, e più in generale le misure che favoriscono **l'uso integrato treno+bici**.

Nel corso del 2010 è stata realizzata la ricognizione delle disponibilità di materiali rotabili attrezzati già esistenti in regione, la ricognizione di esperienze sviluppate in altre regioni italiane, e sono state valutate possibili opzioni di intervento che saranno attuate nel 2011.

Sono stati identificati due possibili tipi di azione:

- offerta di treni charter, su itinerari speciali;
- ampliamento dell'offerta di posti per bici su treni dell'offerta ordinaria, su particolari relazioni di rilevanza turistica.

■ La gestione del progetto

Vede coinvolti tre servizi dell'Assessorato: ferrovie, mobilità urbana, e con un ruolo importante il Servizio affari generali per gli aspetti amministrativi. Tra questi ultimi sono stati rilevanti la sottoscrizione dei documenti formali di "partnership agreement", la rendicontazione e la formalizzazione del rapporto con Agrea per i controlli di primo livello. Il sistema dei controlli in questo tipo di progetti è infatti assai oneroso.

5.4 LA DOMANDA SODDISFATTA

■ LE FONTI

I dati relativi alla “domanda servita” di trasporto ferroviario fanno normalmente riferimento alle seguenti fonti distinte:

- le **indagini** campionarie di ricostruzione della matrice origine e destinazione e conteggi dei saliti **a cadenza biennale della Regione Emilia-Romagna alle 41 stazioni (divenute 50 a partire dalla rilevazione 2008/2009)**⁴¹ con più alto numero di passeggeri;
- le **indagini annuali di frequentazione del trasporto locale** (conteggio dei saliti e dei discesi) comunicati direttamente dalle imprese ferroviarie;
- le indagini ISTAT che indagano il settore trasporti, tratte dalle indagini multiscopo.

Le indagini hanno come riferimento temporale un giorno della stagione estiva (luglio) e un giorno della stagione invernale (novembre).

Nei paragrafi successivi vengono riportati distintamente e commentati i risultati di queste rilevazioni sulla domanda servita del vettore ferroviario, e più nello specifico:

- al paragrafo 5.4.1 i dati sui risultati delle indagini ferroviarie realizzate dalla Regione a partire dal 2000;
- al paragrafo 5.4.2 i risultati delle elaborazioni dei dati forniti da Trenitalia e da FER (sia per la Rete Nazionale che per quella Regionale) riguardo alle frequentazioni del “solo” trasporto di competenza regionale;
- al paragrafo 5.4.3 gli ultimi dati ISTAT disponibili, tratti dalle indagini multiscopo.

5.4.1 Le indagini della Regione Emilia-Romagna sull'utenza ferroviaria

■ NOTE METODOLOGICHE SULLE INDAGINI REGIONALI

Tali rilevazioni sono state svolte nelle stazioni con più alta frequentazione in quanto rappresentative di circa il 90% della movimentazione complessiva. A partire dal 2000, la Regione si è posta come obiettivo quello di effettuare:

- con cadenza almeno biennale i conteggi dei saliti e discesi su tutti i treni in partenza e transito alle stazioni di indagine;
- con cadenza almeno quadriennale l'indagine con interviste agli utenti, al fine di ricostruire la matrice origine e destinazione degli spostamenti dei passeggeri, unitamente all'individuazione di informazioni “qualitative” volte a conoscere il profilo socio economico dell'utente del vettore ferroviario (tipo di biglietto posseduto, motivo dello spostamento, condizione professionale dell'intervistato), nonché a rilevare il mezzo utilizzato dall'utente in arrivo e in partenza dalla stazione ferroviaria di intervista.

I conteggi dei saliti si sono svolti in un giorno medio ferialo settimanale (con esclusione del lunedì e del venerdì dalle ore 6.00 alle 21.00) e sono stati effettuati con riferimento alla stagione estiva e invernale con esclusione dei treni in transito o partenza nelle ore notturne. **Le indagini riguardano tutto il trasporto ferroviario, sia a breve** (treni Diretti, Regionali e Interregionali) **che a lunga**

⁴¹ Le stazioni di indagine sono state le seguenti 41 fino all'indagine 2006: Bologna, Parma, Modena, Ferrara, Fidenza, Ravenna, Piacenza, Rimini, Reggio Emilia, Faenza, Forlì, Cesena, Imola, Castelbolognese, Lugo, Carpi, Salsomaggiore, Porretta Terme, S. Pietro in Casale, Vergato, Fiorenzuola, Casalecchio di Reno, Borgo Val di Taro, Cervia-Milano Marittima, Cattolica S. Giovanni-Gabicce, Riccione, San Giovanni in Persicelo, Sasso Marconi, Fornovo S. Benedetto Sembro, Savignano sul Rubicone, Riola, Castel S. Pietro Terme, Russi, Crevalcore, Portomaggiore, Lavezzola, Castelvetro, Sassuolo Act, Sassuolo Atcm, Guastalla; con l'indagine 2008 le stazioni di indagine sono diventate 50, sommandosi le seguenti 9: Casalecchio Garibaldi, Casalecchio Garibaldi Meridiana, Bazzano, Budrio stazione, Castelfranco E., Ciano d'Enza, Forlimpopoli, Poggio Rusco e Suzzara.

percorrenza (treni Espressi, Intercity ed Eurostar, e nelle ultime rilevazioni anche i treni ad alta velocità).

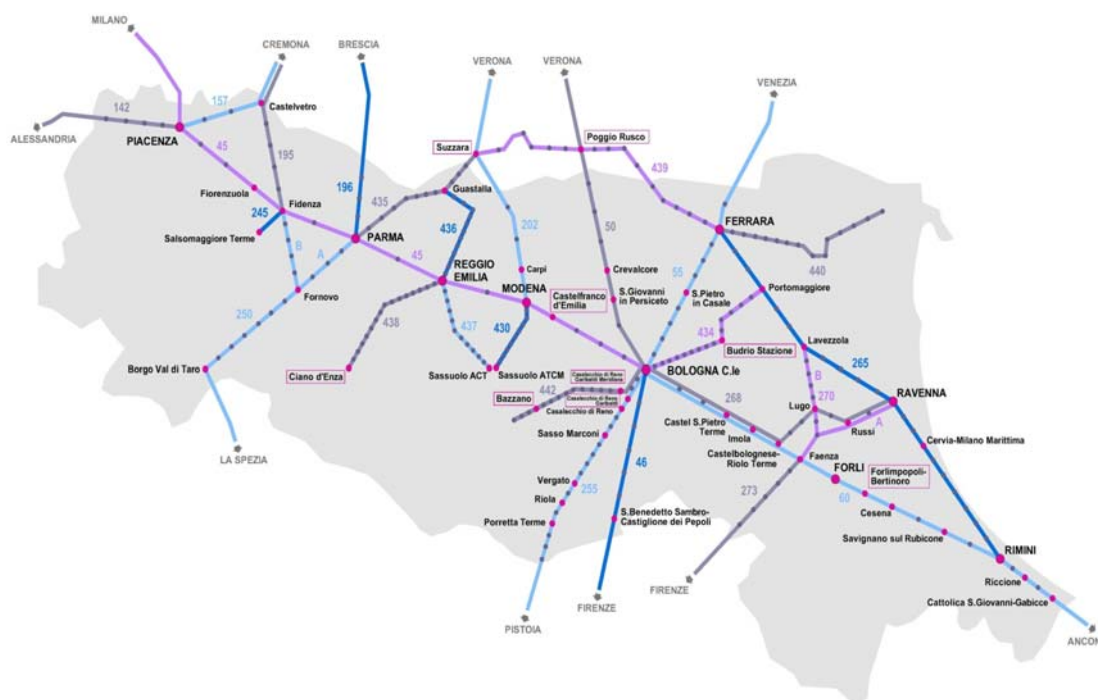
Le interviste ad un campione di passeggeri in partenza sono state effettuate presso le banchine dei binari nelle stazioni oggetto di indagine.

■ IL TREND STORICO 2000-2008/2009

■ L'offerta e la domanda di trasporto in un giorno medio feriale destagionalizzato

Per prima cosa occorre considerare l'andamento dell'offerta di treni in partenza e transito alle stazioni di indagine (fig. 126) nel periodo considerato 2000-2008/09. Tali dati riguardano la frequenza dell'offerta di servizio e non i singoli treni in esercizio in quanto sono calcolati come somma di treni in partenza o transito alle stazioni di indagine, per cui lo stesso treno viene contato più volte a seconda di quante stazioni, delle rilevate, serve; con questa modalità viene rilevata quindi quella che potremmo chiamare una **"intensità di servizio"**.

Figura 126



Fatta questa precisazione, si può osservare (tabella 47 e fig. 127) che i **treni del trasporto regionale** (treni interregionali, diretti e regionali) in un giorno medio feriale destagionalizzato⁴² **aumentano progressivamente la loro frequenza di servizio nel periodo considerato**, passando dai 1.841 del 2000 ai 2.195 del 2008/09, con un incremento di circa il 19%.

L'aumento dell'intensità del servizio è progressivo nel tempo e fa registrare variazioni in crescita che vanno dal 5 al 6% per biennio nel periodo 2000–2006; tale aumento raggiunge il 3,1% nell'ultimo biennio considerato.

Anche l'offerta del trasporto di **lunga percorrenza** (frequenza dei treni eurostar, euronight, intercity) **aumenta**, passando dai 314 del 2000 ai 419 treni conteggiati nel 2008/09 (+33%).

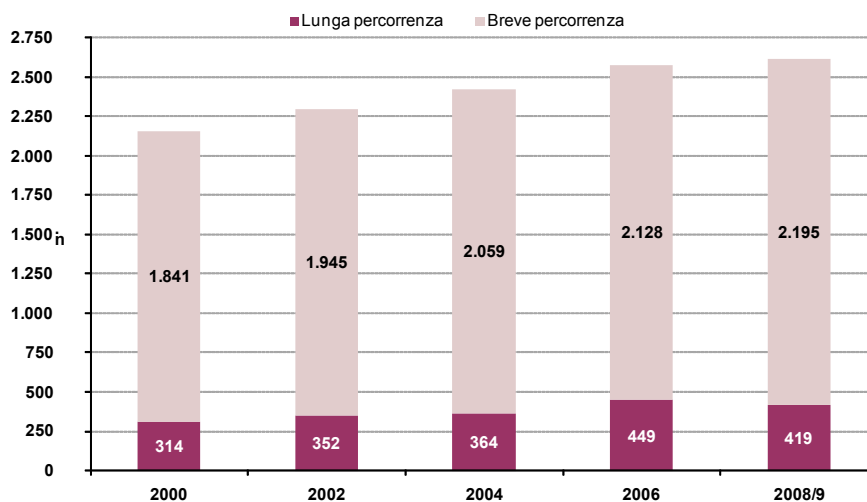
⁴² Il giorno medio feriale destagionalizzato è calcolato dando un peso di 80 per la stagione estiva e un peso di 160 per la stagione invernale (il tot. 240 sono i giorni feriali in un anno)

Il dato da rilevare comunque è quello del trend dell'ultimo biennio che ridimensiona il picco fatto registrare nel 2006 (+22% rispetto al dato 2004), riportando i valori in linea con il tendenziale aumento registrato nel corso del tempo.

Tabella 47
Confronto dell'offerta di trasporto ferroviario nelle 41 stazioni campione
(Destagionalizzato anni 2009-2006-2004-2002-2000)

Destagionalizzato	2000	2002	2004	2006	2008/9
Lunga percorrenza	314	352	364	449	419
Breve percorrenza	1.841	1.945	2.059	2.128	2.195
Totale	2.155	2.297	2.424	2.577	2.614

Figura 127
Freq. treni in partenza o transito dalle 41 stazioni di indagine
(Giorno medio feriale destagionalizzato)



I **passengeri saliti di un giorno medio feriale destagionalizzato** alle 41 stazioni campione della regione (tabella 48 e fig. 128) passano dai 95.070 del 2000 ai 102.655 del 2008/09 (+8%).

L'aumento più consistente (+5,9%) che rileviamo è quello del biennio 2000-2002; negli altri periodi la crescita è più contenuta di circa l'1%; nell'ultimo biennio complessivamente il dato è stabile.

I **passengeri del trasporto regionale** aumentano di 5.500 unità (+7,2%) nel periodo che va dal 2000 al 2008/9; nello stesso periodo il trasporto a lunga percorrenza aumenta di 2.084 passeggeri (+11,4%).

Tabella 48
Confronto della domanda di trasporto ferroviario nelle 41 stazioni campione
 (Destagionalizzato anni 2008/2009-2006-2004-2002-2000)

Destagionalizzato	2000	2002	2004	2006	2008/2009
Lunga percorrenza	18.250	20.559	20.654	22.544	20.334
Breve percorrenza	76.820	80.137	81.035	80.031	82.321
Totale	95.070	100.696	101.689	102.575	102.655

Figura 128
Saliti alle 41 stazioni di indagine
 (Giorno medio feriale destagionalizzato)

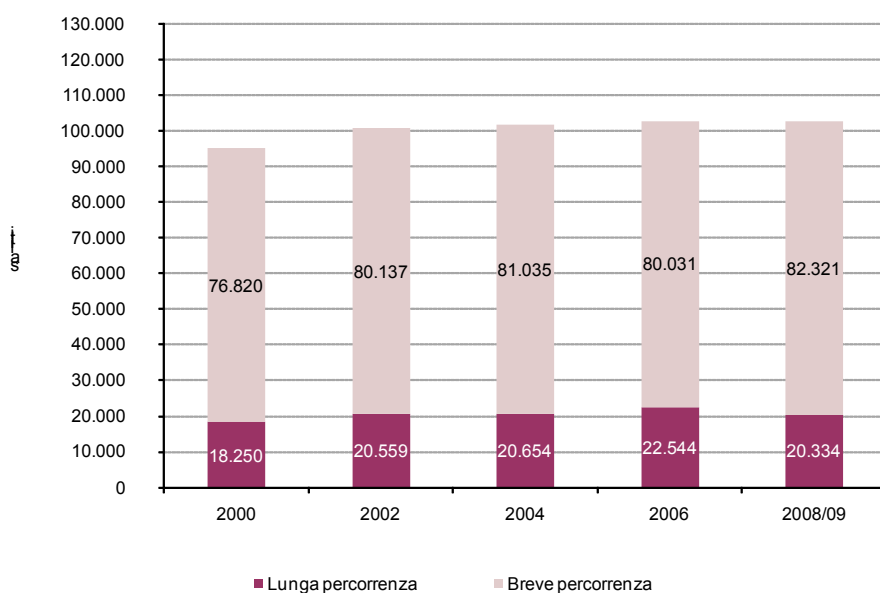
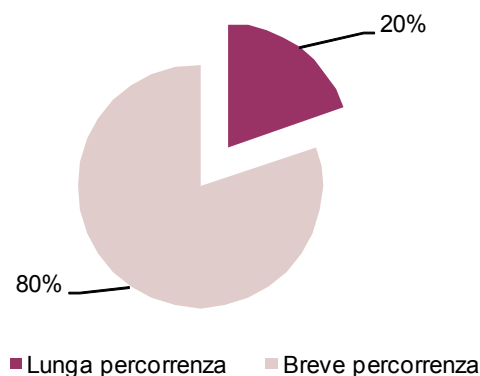


Figura 129
Saliti sui treni a lunga e breve percorrenza
 (Indagine 2008/2009)



Permane **stabile nel tempo la quota di passeggeri da assegnare alla breve e lunga percorrenza** (fig. 129): come anche negli anni passati circa il 20% dei passeggeri viaggia con treni della lunga percorrenza, mentre l'80% viaggia con i treni del trasporto locale.

■ I RISULTATI DELLE INDAGINI STAGIONALI

Se si analizzano i risultati dell'indagine ferroviaria invernale (novembre 2008), **relativamente alla frequenza e ai saliti della lunga breve percorrenza**, si può notare (fig. 130 e 131) che la dinamica delle serie storiche si fa più accentuata: il progressivo aumento della frequenza del servizio e dei saliti che ha fatto registrare la lunga percorrenza a partire dal 2000 si interrompe con i dati 2008: nell'ultimo biennio tale contrazione è del -6,7% per quanto riguarda i passeggeri saliti, che da 24.126 si portano a 22.570 nel periodo 2006-2008; tale diminuzione è però proporzionale all'intensità del servizio che cala del 5,8%.

Di segno contrario l'andamento del trasporto regionale: in crescita sia l'intensità del servizio in particolare nell'ultimo biennio, +2,2%, e altrettanto significativo l'aumento dei passeggeri che aumentano del 10%.

Figura 130

Saliti e frequenza dei treni a lunga percorrenza
(Stagione invernale 2008)

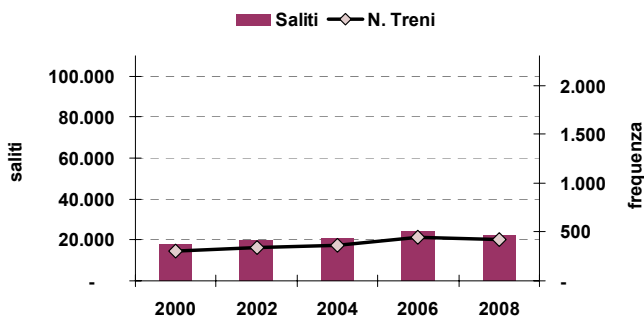
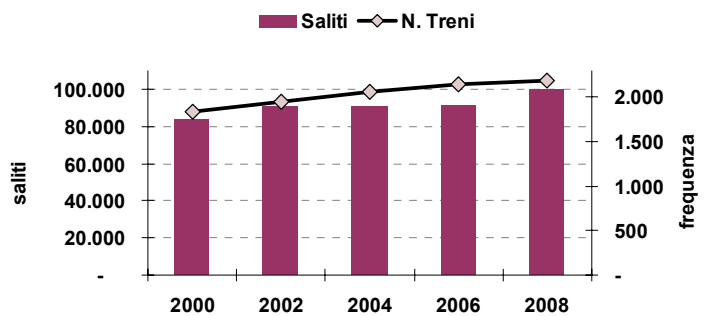


Figura 131

Saliti e frequenza dei treni a breve percorrenza
(Stagione invernale 2008)



Nella stagione estiva (fig. 132 e 133), si può notare come sia pressoché **simile per la lunga percorrenza sia la dinamica dell'intensità del servizio che i volumi dei passeggeri saliti** se confrontati con l'indagine invernale; diverso il discorso per quanto riguarda il trasporto locale sempre confrontando i dati stagionali: ad un seppur minimo aumento della frequenza del servizio si contrappone un calo dei passeggeri saliti. Questo dato è comunque da mettere in relazione alla componente pendolare degli studenti che all'epoca della rilevazione estiva ha già iniziato le vacanze. I flussi turistici non sembrano compensare significativamente tale quota.

Figura 132

Saliti e frequenza dei treni a lunga percorrenza
(Stagione estiva 2009)

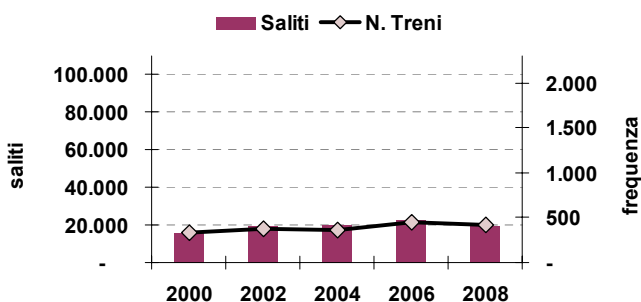
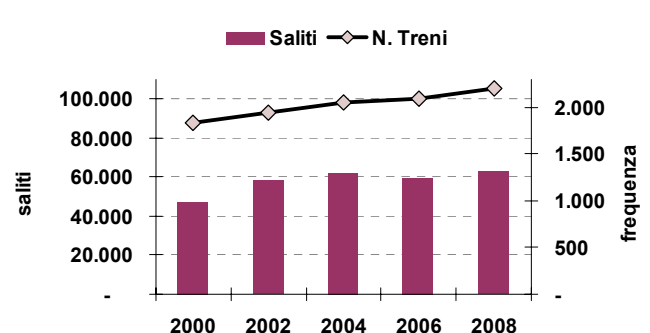


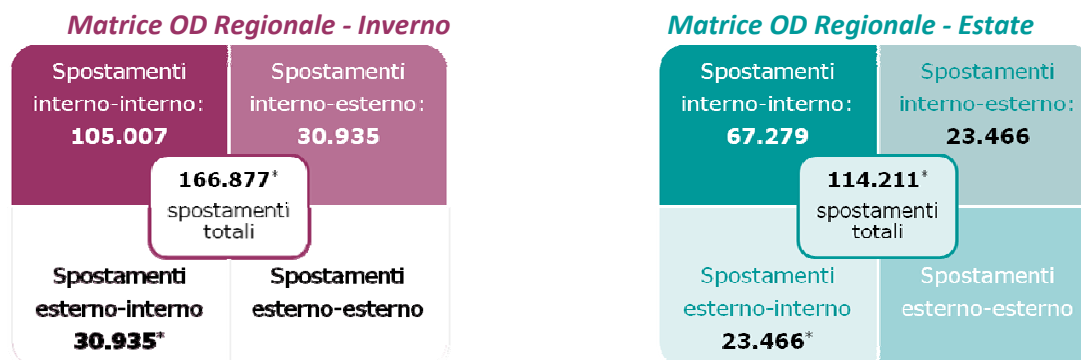
Figura 133

Saliti e frequenza dei treni a breve percorrenza
(Stagione estiva 2009)



Sono **166.877** gli spostamenti rilevati nell'indagine invernale e **114.211** gli spostamenti rilevati nell'indagine estiva⁴³ (fig. 134). Gli spostamenti con origine e destinazione interna al territorio regionale rappresentano il 63% nell'indagine invernale, mentre rappresentano il 59% nell'indagine estiva. Gli spostamenti con almeno un'origine o destinazione nel territorio regionale rappresentano il 37% nell'indagine invernale e il 41% nell'indagine estiva. Da notare che nell'indagine invernale si contano il maggiore numero di spostamenti (+ 52.666), pari a un +31%.

Figura 134
Matrice origine/destinazione regionale (inverno-estate)



* Tale valore non comprende:

- spostamenti di attraversamento senza interscambio nelle 50 stazioni;
- spostamenti attratti/generati dalle Altre Stazioni e con origine/destinazione diversa dalle 50 Stazioni.

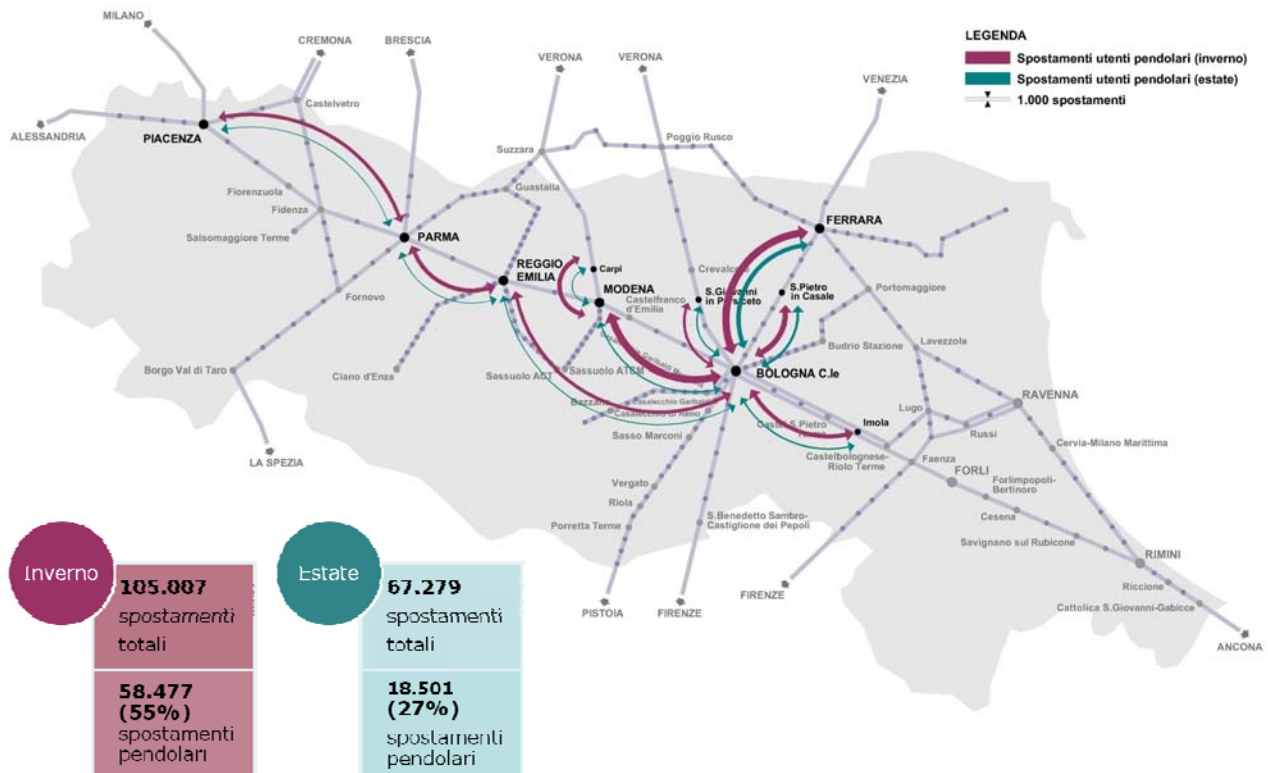
Nelle seguenti rappresentazioni vengono messi in evidenza gli **spostamenti degli utenti pendolari**, che utilizzano il treno nel percorso casa-scuola o lavoro. Le due figure successive rappresentano le relazioni degli utenti pendolari relativamente alle relazioni con origine e destinazione interna alla nostra regione e quelle relazione con almeno una origine e/o destinazione nella nostra regione e/o origine o destinazione esterna al territorio regionale.

Per quanto riguarda gli **spostamenti interno/interno**, i pendolari rappresentano il 55% degli spostamenti totali rilevati nell'indagine invernale, mentre scendono al 27% nell'indagine estiva. Le relazioni con maggior numero di spostamenti, superiori ai 1.000, nella stagione invernale sono quelle della Bologna/Modena (2613 spostamenti), seguite da quelle della relazione Bologna/Ferrara (2.382), della Bologna S. Pietro in Casale (1.730), della Bologna Imola (1.396), della Bologna Faenza (1.175) e Bologna/Reggio Emilia (1.073).

Nella stagione estiva le relazioni con spostamenti superiori ai 1.000 utenti si riducono a quella Bologna/Ferrara con 1.424 spostamenti; seguono Bologna/San Pietro in Casale (935) e Bologna/Imola (523).

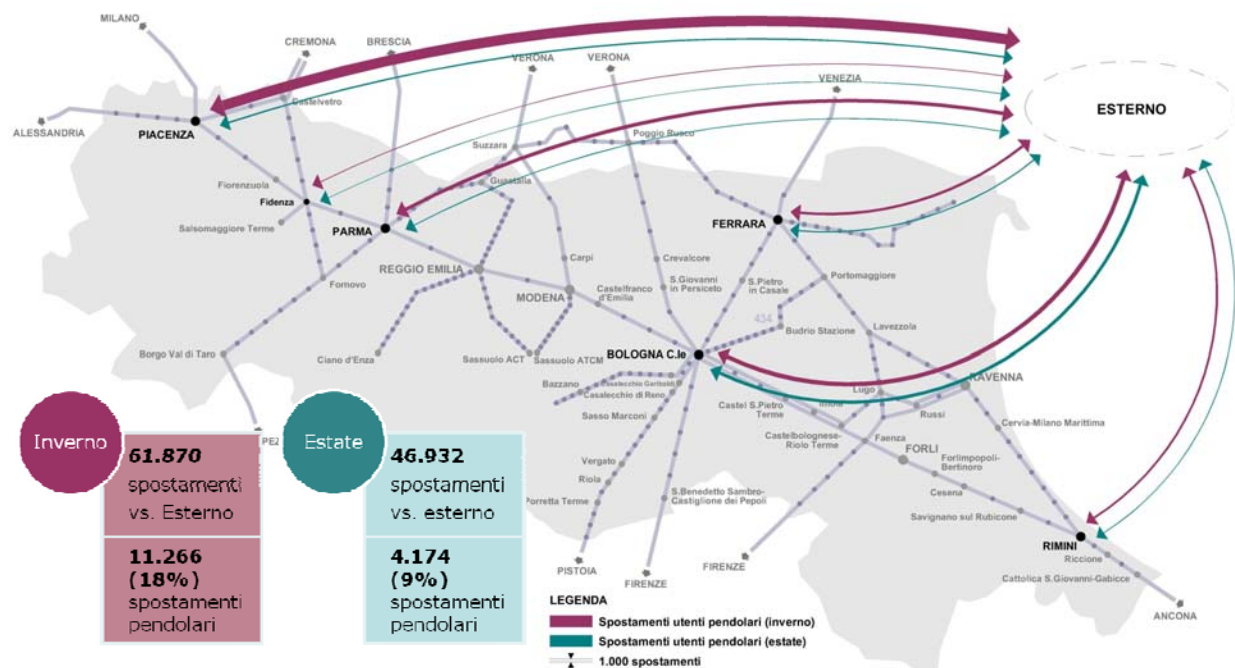
⁴³ Questi spostamenti sono comprensivi della quota di simmetrizzazione delle relazioni che partono da una stazione di indagine verso stazioni diverse da quelle di indagine.

Figura 135
Spostamenti interno/interno



Per quanto riguarda **le relazioni verso o dall'esterno del territorio regionale** si evidenzia che gli spostamenti pendolari rappresentano circa il 18% dei movimenti totali nell'indagine invernale, mentre sono il 9% nell'indagine estiva. Le relazioni con maggiore numero di spostamenti sono quelle con un'origine o destinazione della stazione di Piacenza, particolarmente significative nel periodo invernale.

Figura 136
Spostamenti verso o dall'esterno

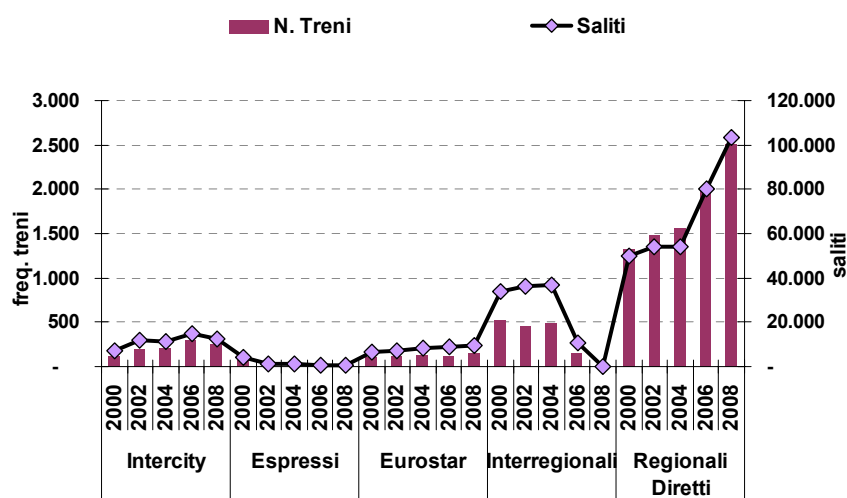


■ I SALITI PER TIPOLOGIA DI TRENO⁴⁴

Passiamo ad analizzare, ancora più in dettaglio la figura 137, in cui **per tipologia di treno sono analizzate in serie storiche le frequenze di servizio e i saliti**; occorre subito precisare che la quota relativa ai treni Interregionali è stata incorporata nel 2008, per cambio di denominazione, nei treni regionali. Anche a seguito di questa riclassificazione **rimane importante la crescita sia in frequenza del servizio che dei saliti sui treni del trasporto regionale**, in particolar modo a partire dalle rilevazioni 2006 e 2008.

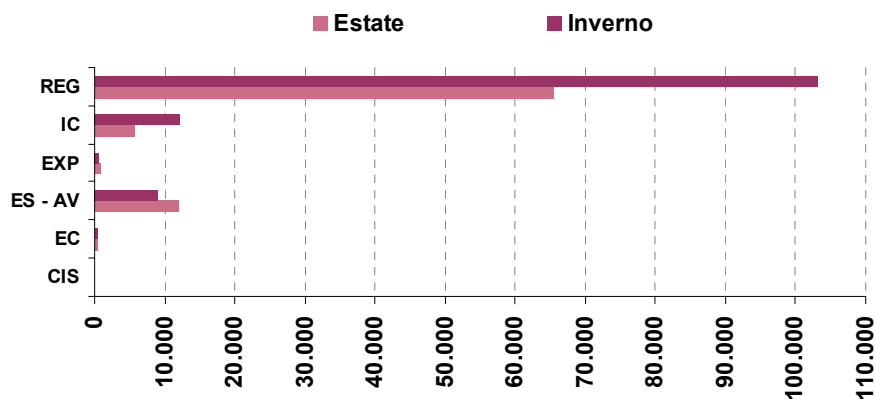
Sul versante della **lunga percorrenza** assistiamo a un'inversione di tendenza per quanto riguarda sia l'offerta che la crescita di passeggeri sugli Intercity; tale crescita era stata particolarmente accentuata nel periodo della rilevazione 2006.

Figura 137
Rilevazione invernale - Saliti e frequenza dei treni per tipologia alle 41 stazioni di indagine
(Serie storiche 2000/2008)



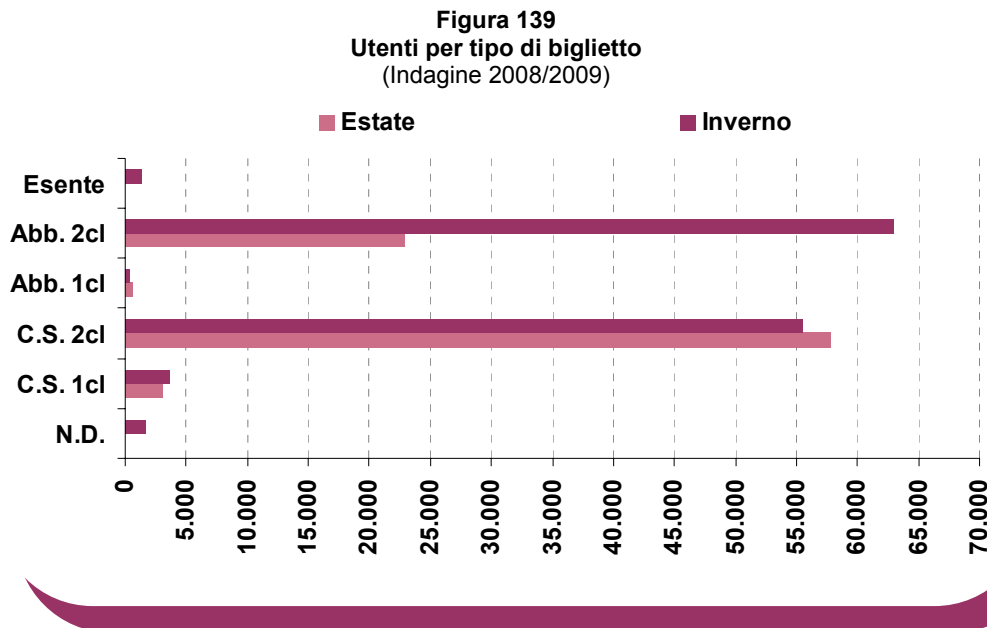
I risultati dell'ultima indagine effettuata (fig. 138) mettono in evidenza i **saliti sulle varie tipologie di treno**: confrontando i dati della stagione invernale ed estiva si evidenzia che il maggior numero degli utenti sale sui treni regionali; si noti in particolare il divario dei saliti determinato dalla stagionalità.

Figura 138
Utenti per tipo di treno
(Indagine 2008/2009)



⁴⁴ Nella tipologia Eurostar sono compresi i treni CIS e Business.

Ulteriore conferma che il calo dell'utenza nella stagione estiva sia da imputare alla mancanza dei pendolari-studenti è confermata nel dato relativo al **tipo di biglietto posseduto dall'utenza** nelle due stagioni: si noti infatti il calo degli utenti con abbonamenti di 2 classe nella stagione estiva (fig. 139).

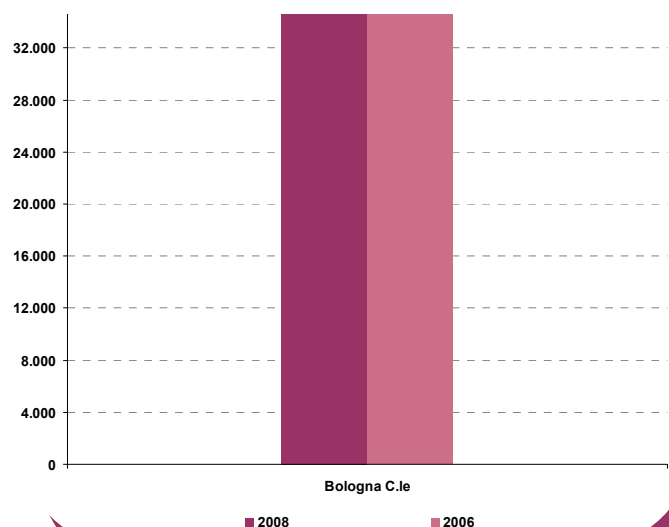


■ I SALITI ALLE STAZIONI NELLA STAGIONE INVERNALE

Per un'analisi del **trend dei passeggeri saliti alle stazioni**, si presentano sia i **dati della campagna invernale** che quelli della **campagna estiva**; per un confronto più omogeneo, i dati sono stati raggruppati in quattro fasce, a seconda dell'ampiezza dell'utenza nelle stazioni indagate⁴⁵.

Crescono di circa di 2.000 unità, pari a un aumento del 5%, i **passeggeri alla stazione di Bologna** nel periodo considerato. Complessivamente i **passeggeri di Bologna rappresentano circa il 31% dei passeggeri complessivi contati alle stazioni di indagine**.

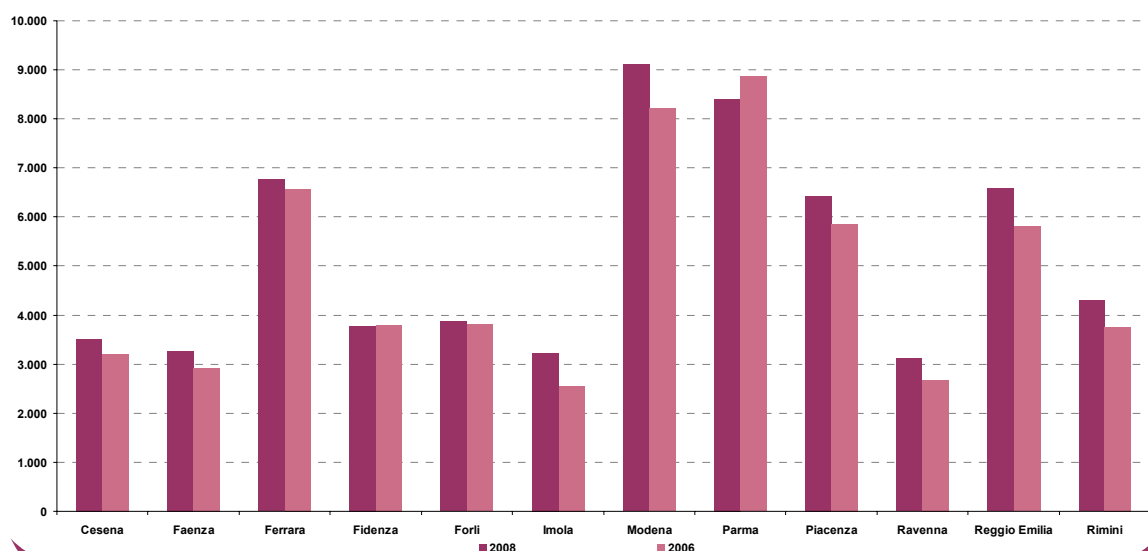
Figura 140
Saliti Fascia 1 (>10.000 passeggeri/giorno) – Novembre 2008
(Confronto 2006/2008)



⁴⁵ Fascia 1 >10.000 pass/giorno; fascia 2 tra i 10.000-2.000 passeggeri/giorno; fascia 3 tra i 2.000-1.000 passeggeri/giorno; fascia 4 <1.000 passeggeri/giorno.

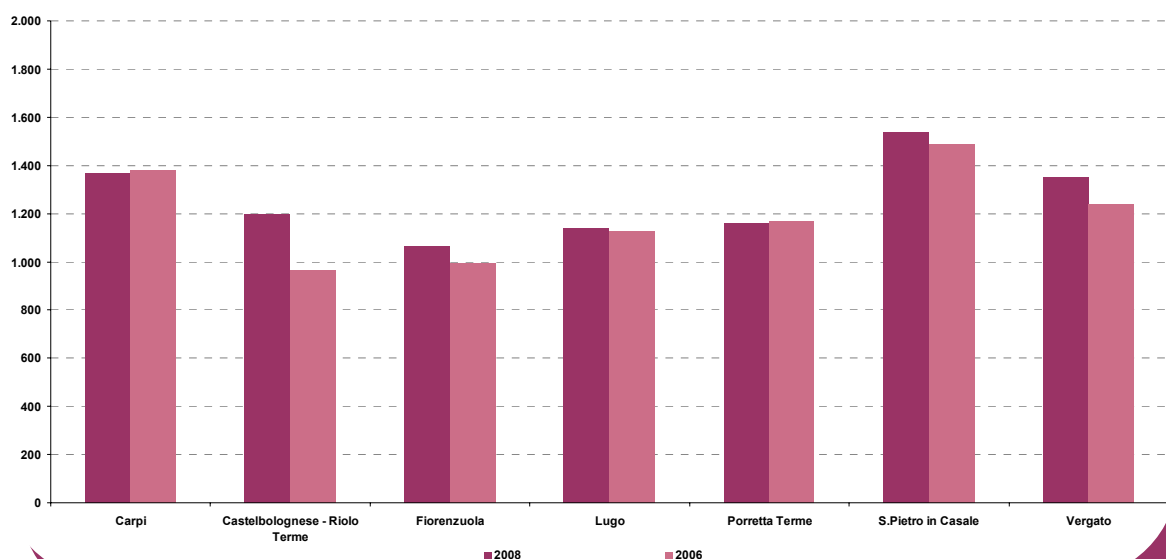
Nella **seconda fascia**, come mostra la figura seguente, all'interno del quale si collocano per la maggior parte le **stazioni dei capoluoghi di provincia**, si rileva un **aumento generalizzato di passeggeri**, con esclusione della stazione di Parma. Gli aumenti di passeggeri saliti più consistenti, in termini assoluti, si rilevano nelle stazioni di Modena (+898), Reggio Emilia (+769) e Imola (+654).

Figura 141
Saliti Fascia 2 (10.000-2.000 passeggeri/giorno) – Novembre 2008
(Confronto 2006/2008)



Nella **terza fascia** il dato più incisivo è rilevato nella **stazione di Castelbolognese Terme**, che, con un aumento di 236 unità, incrementa del 24% l'utenza nel biennio considerato. Da considerare anche l'**aumento di 110 passeggeri alla stazione di Vergato** (+9%).

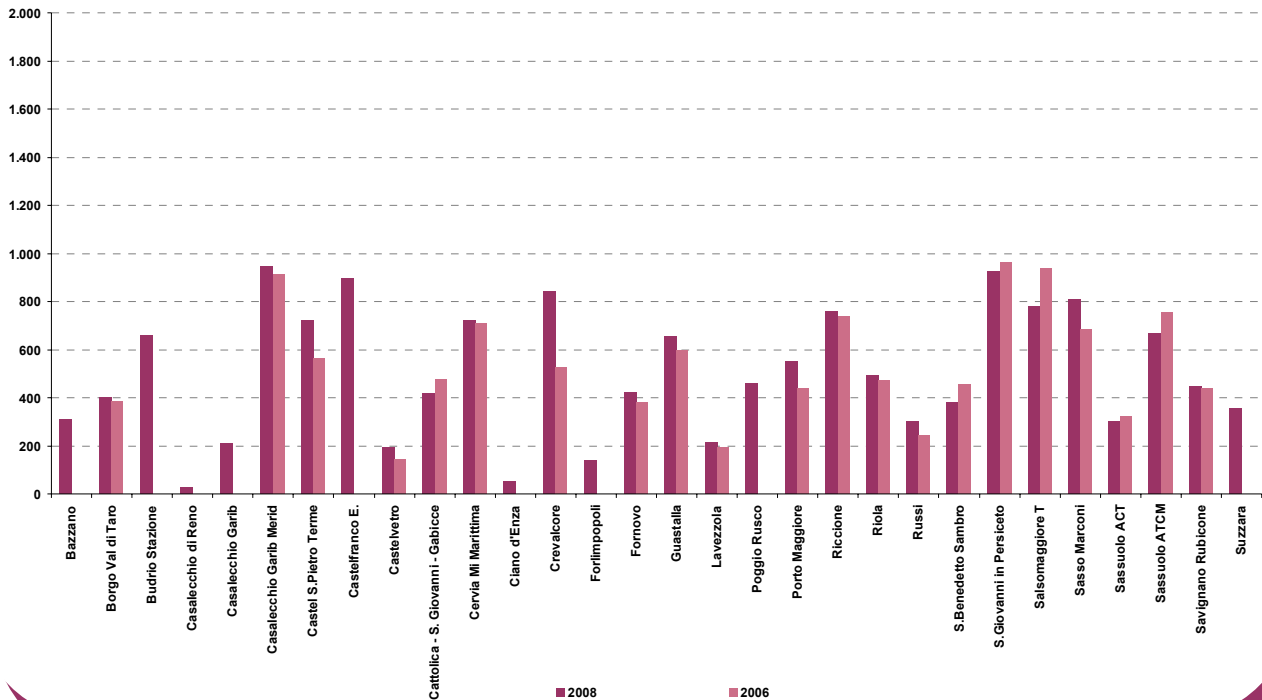
Figura 142
Saliti Fascia 3 (2.000-1.000 passeggeri/giorno) - Novembre 2008
(Confronto 2006/2008)



Nell'ultima fascia, dove si concentra il maggior numero di stazioni, spicca l'aumento di 316 passeggeri nella stazione di Crevalcore, pari a +60%; anche a Castel San Pietro, Sasso Marconi e Porto Maggiore si rilevano aumenti interessanti. Perde utenza invece la stazione di Salsomaggiore Terme, che passa dai 938 passeggeri contati nel 2006 ai 781 del 2008.

Da notare che in quest'ultimo gruppo di stazioni sono rappresentate anche quelle che si sono aggiunte nell'ultima indagine e che quindi non possono essere confrontate con i dati delle precedenti rilevazioni.

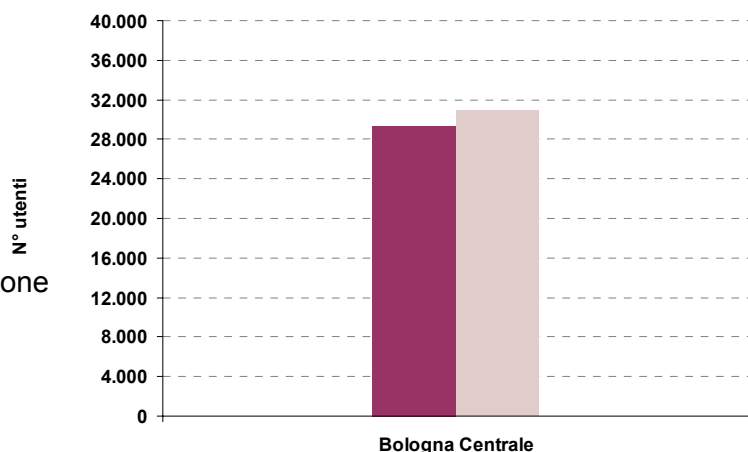
Figura 143
Saliti Fascia 4 (<1.000 passeggeri/giorno) – Novembre 2008
(Confronto 2006/2008)



■ I SALITI ALLE STAZIONI NELLA STAGIONE ESTIVA

Per quanto riguarda la **stazione di Bologna**, l'unica in **fascia n.1** (fig.144) e che rappresenta il **35% di tutti i saliti alle stazioni di indagine**, si rileva un **decremento del 5% dei passeggeri nel periodo 2006-2009**. I passeggeri passano dai **30.880 del 2006 ai 29.293 del 2009** con un calo assoluto di 1.587 unità nella stagione estiva.

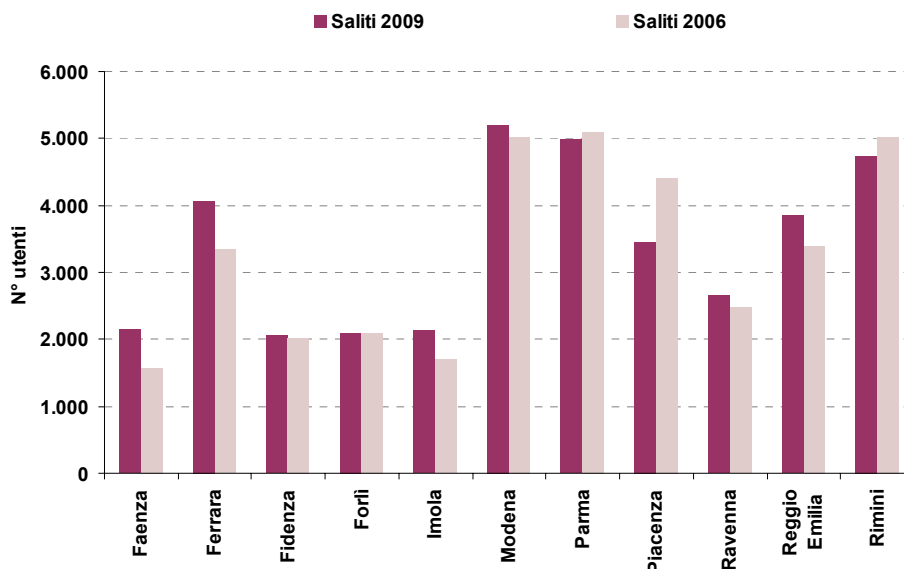
Figura 144
Saliti Fascia 1 (>10.000 passeggeri/giorno) – Luglio 2009
(Confronto 2006/2009)



Per quanto riguarda la **fascia n. 2** (fig. 145), Faenza (+26,5%) Imola (+20,5%) e Ferrara (+17,7%) e Reggio Emilia (+11,9%) i dati fanno registrare i più considerevoli aumenti di passeggeri; aumenti che vanno dai 719 nella stazione di Ferrara ai 462 di Reggio Emilia.

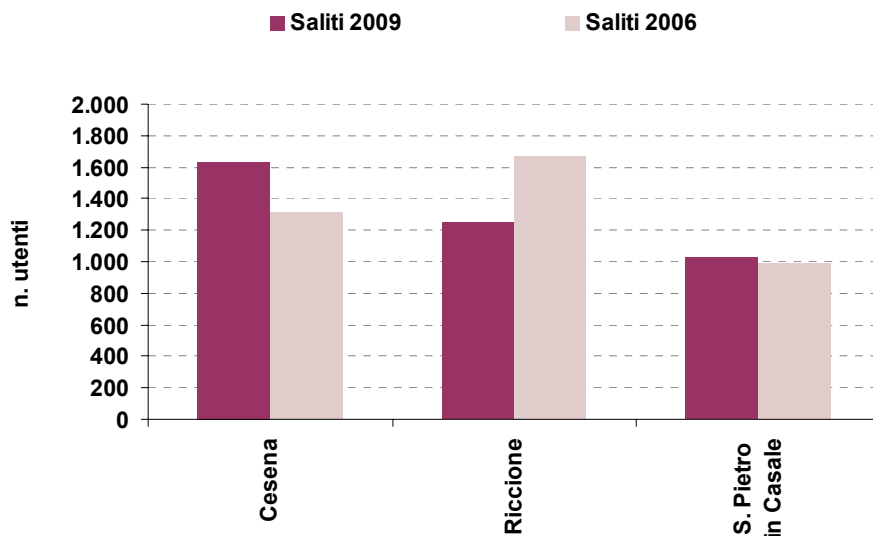
All'opposto, si rileva un calo dell'utenza alla stazione di Piacenza (-27,6%), con 955 passeggeri in meno rispetto al 2006. Si registra un calo anche alla stazione di Rimini, con 292 passeggeri in meno, pari a -6,17%.

Figura 145
Saliti Fascia 2 (10.000-2.000 passeggeri/giorno) - Luglio 2009
(Confronto 2006/2009)



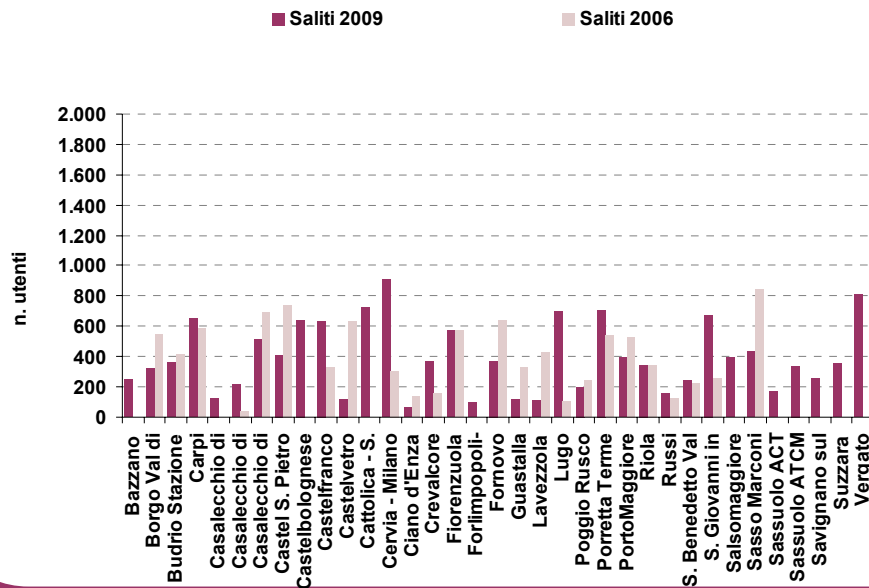
Nella **fascia n. 3** (fig. 146), si rileva un aumento dell'utenza nella stazione di Cesena (+19,6%), mentre a Riccione si registra un calo di utenza pari a -34,5%.

Figura 146
Saliti Fascia 3 (2.000-1.000 passeggeri/giorno) - Luglio 2009
(Confronto 2006/2009)



Nella **fascia n. 4** (fig. 147), la più numerosa con meno di 1.000 passeggeri/giorno, e in cui sono ricomprese le ulteriori stazioni della nuova indagine che non possono quindi essere confrontate con il 2006, si nota che i più consistenti aumenti si registrano alla stazione di Cervia-Milano Marittima (+169 utenti), a San Giovanni in Persiceto (+142 utenti) e a Lugo (+131 utenti), mentre sul fronte delle diminuzioni è la stazione di Carpi a registrare un calo d'utenza pari a 227 utenti; anche la stazione di Salsomaggiore perde 134 utenti nel periodo considerato.

Figura 147
Saliti Fascia 4 (<1.000 passeggeri/giorno) - Luglio 2009
 (Confronto 2006/2009)



5.4.2 I dati sulle frequentazioni del trasporto regionale

All'interno del presente paragrafo vengono presentati i risultati delle elaborazioni dei dati forniti da Trenitalia/Consorzio Trasporti Integrati.

I circa **18,7 milioni di treni*km offerti dalla Regione nel 2010** (che non si sviluppano solo sulla rete ferroviaria che ricade sul proprio territorio, estesa complessivamente, quasi 1.400 km) si traducono, in un giorno feriale, in **oltre 900 treni** mediamente circolanti (tenendo conto anche di quelli con diversa periodicità): circa 640 su rete nazionale e 270 su rete regionale. I treni si attestano in **254 stazioni attive**, ricadenti nel territorio della regione Emilia-Romagna; 11 stazioni ricadono invece in territorio lombardo, di cui 9 sono gestite direttamente dalla FER, che opera prevalentemente sulla rete regionale.

I viaggiatori quotidianamente trasportati che utilizzano i treni del trasporto regionale a contratto dell'Emilia-Romagna risultano più di **140.000**. **Nell'intero arco dell'anno hanno superato i 40.000.000**.

Dal 2003 le **nuove stazioni aperte** o ricollocate nella provincia di Bologna sono state 26. Nello stesso periodo, sono state **38 in tutta la regione Emilia-Romagna**.

Nel corso del 2010 è stata aperta la nuova fermata di Zola Chiesa sulla linea Casalecchio-Vignola.

I dati forniti dalle imprese ferroviarie (Trenitalia e FER) che fanno parte del Consorzio Trasporti Integrati, riportati sinteticamente di seguito, evidenziano una **crescita dei passeggeri trasportati**, accentuatasi e consolidatasi negli ultimi anni.

Nella tabella 49 è riportata la media dei saliti/discesi nel giorno feriale medio nelle linee della **Rete Nazionale**. I dati evidenziano il raffronto tra l'inverno 2007 - ultimo anno prima della gara con cui la Regione Emilia-Romagna ha affidato i servizi ferroviari regionali di propria competenza - e l'inverno 2010, sulla base delle ultime rendicontazioni disponibili, fornite segnatamente dalle imprese del Consorzio Trasporti Integrati, vincitore della stessa gara. Nel prospetto compare anche, per completezza, la linea Parma-Brescia, i cui servizi, pur svolgendosi in parte nel territorio della regione Emilia-Romagna, sono totalmente di competenza della Regione Lombardia.

Tabella 49
Frequentazione passeggeri Rete Nazionale – Media saliti/discesi al giorno
(Confronto anni 2007-2010)

Codice	Linea	Saliti/Discesi		
		Media 2007	Media 2010	% increm.
45	Bologna - Milano	25.885	33.470	29%
46	Bologna - Firenze	3.088	4.268	38%
50	Bologna - Verona	6.586	8.159	24%
55	Bologna - Padova	13.682	15.399	13%
60	Bologna - Ancona	25.425	28.069	10%
142	Piacenza - Alessandria	929	1.537	65%
157	Piacenza - Cremona	329	342	4%
195	Fidenza - Cremona	1.113	1.010	-9%
196	Parma - Brescia	1.761	973	-45%
202	Modena - Mantova - Verona	4.789	4.313	-10%
245	Fidenza - Salsomaggiore	2.513	1.733	-31%
250	Parma - La Spezia / Fidenza - La Spezia	2.610	3.256	25%
255	Bologna - Pistoia	10.362	10.029	-3%
265	Ferrara - Ravenna - Rimini	5.903	5.692	-4%
268	Castelbolognese - Ravenna	3.991	3.730	-7%
270	Faenza - Lavezzola / Faenza - Ravenna	1.572	1.408	-10%
273	Faenza - Firenze	781	824	6%
Totale Rete Nazionale		111.313	124.210	12%

NB: Nelle frequentazioni 2010 sono riportati anche i passeggeri rilevati dalla FER, riguardanti i servizi che essa ha direttamente svolto sulle linee della Rete Nazionale.

Sulle direttrici principali c'è stato, nel triennio, un incremento rilevante di utenza: in particolare sulla Bologna-Milano, sulla Bologna-Firenze e sulla Bologna-Verona. Incrementi, di entità minore, ci sono stati anche sulla Bologna-Padova e sulla Bologna-Ancona. Su tutte linee indicate sono stati incrementi, in maniera significativa, i servizi offerti.

Tra le linee ferroviarie "minori" spiccano in particolare la Piacenza-Alessandria e la Parma-La Spezia, la prima con il 65% di incremento e la seconda con il 25%.

Dati in calo si registrano sulla Parma-Brescia, in seguito alla riduzione dei servizi ferroviari per i lavori dell'Alta Velocità che hanno portato ad una chiusura dell'ultima tratta verso Parma e sulla linea Fidenza-Salsomaggiore, per la sostituzione di alcuni servizi con autobus.

Tutte le linee afferenti al nodo di Bologna, ad eccezione della Porrettana, consolidatasi, hanno avuto rilevanti incrementi di passeggeri negli ultimi anni, anche fino al 38%. Risulta inoltre evidente, dai dati riportati, come su Bologna convergono quattro linee che trasportano ogni giorno oltre 10.000 persone, in ogni senso di marcia.

Nel complesso la **Rete Nazionale**, in tre anni, ha visto aumentare l'utenza di circa il 12%.

Riguardo ai saliti/discesi nel giorno feriale medio sulla **Rete Regionale**, nella tabella che segue sono messi a confronto i dati riferiti all'inverno 2008, anno in cui si è consolidata l'aggregazione delle società concesse, confluite nella FER, e all'inverno 2010.

Tabella 50
Frequenzazione passeggeri Rete Regionale – Media saliti/discesi al giorno
(Confronto anni 2008-2010)

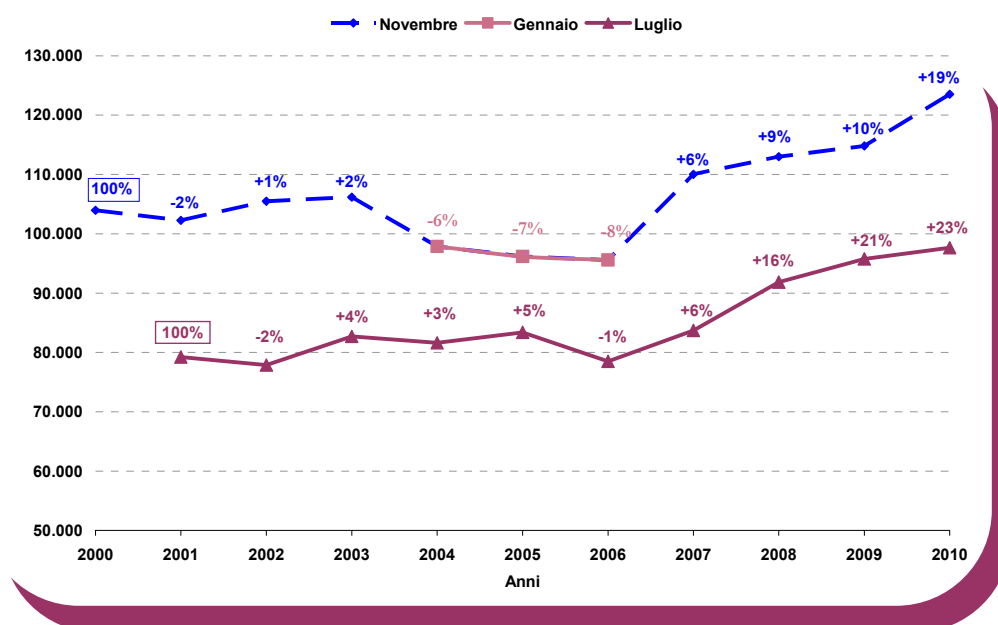
Codice	Linea	Saliti/Discesi		
		Media 2008	Media 2010	% increment.
430	Modena - Sassuolo	2312	2413	4%
434	Bologna - Portomaggiore	4229	4480	6%
435	Parma - Guastalla - Suzzara	1184	725	-39%
436	Reggio Emilia - Guastalla	1364	1642	20%
437	Reggio Emilia - Sassuolo	1807	1995	10%
438	Reggio Emilia - Ciano d'Enza	1443	1291	-11%
439	Ferrara - Poggio Rusco - Suzzara	1455	1820	25%
440	Ferrara - Codigoro	978	1107	13%
442	Casalecchio - Vignola	2895	3226	11%
Totale Rete Regionale		17.667	18.699	6%

Dalla tabella risulta evidente una **crescita di utenza in tutte le linee**, eccetto la Parma-Guastalla-Suzzara che, come la Parma-Brescia, ha risentito della riduzione dei servizi ferroviari dovuta all'interruzione dell'ultimo tratto verso Parma per i lavori dell'AV (durata diversi anni e riattivata alla fine del 2010) e sulla Reggio-Ciano.

Eccellono in termini di crescita negli ultimi due anni, sulla base dei dati acquisiti, le altre due linee "Reggiane": la Reggio-Guastalla e la Reggio-Sassuolo. In crescita di oltre 10 punti percentuale sono altresì la Casalecchio-Vignola che, da quando è entrata in servizi, ha visto sempre e costantemente accrescere il numero di utenti, e la Ferrara-Codigoro. Incrementi, anche se ridotti, si segnalano per la Modena-Sassuolo e la Bologna-Portomaggiore; quest'ultima si conferma comunque come linea a maggior utenza della Rete Regionale.

Ritornando alla Rete Nazionale si riportano di seguito i dati riferiti ai saliti/giorno, prendendo a riferimento l'ultimo decennio. Periodo in cui (dal 2001) le Regioni hanno acquisito competenze dirette in materia di servizi ferroviari.

Figura 148
Saliti/giorno Rete Nazionale (dal 2008 compresa FER)
 (Anni 2000-2010)



N.B.: dati della sola Trenitalia fino al 2008 e di Trenitalia e FER (subentrata successivamente nell'ambito del Consorzio Trasporti Integrati) su Rete Nazionale.

Considerando un valore del 100 dei saliti nell'anno 2.000, **la crescita al 2010 nel periodo invernale è risultata del 19%. Nel periodo estivo la crescita al 2010 è risultata del 23% con una crescita dal 2006 in poi con una media del 6% annuo** (il 2010 ha visto una riduzione della crescita ma il trend è comunque positivo).

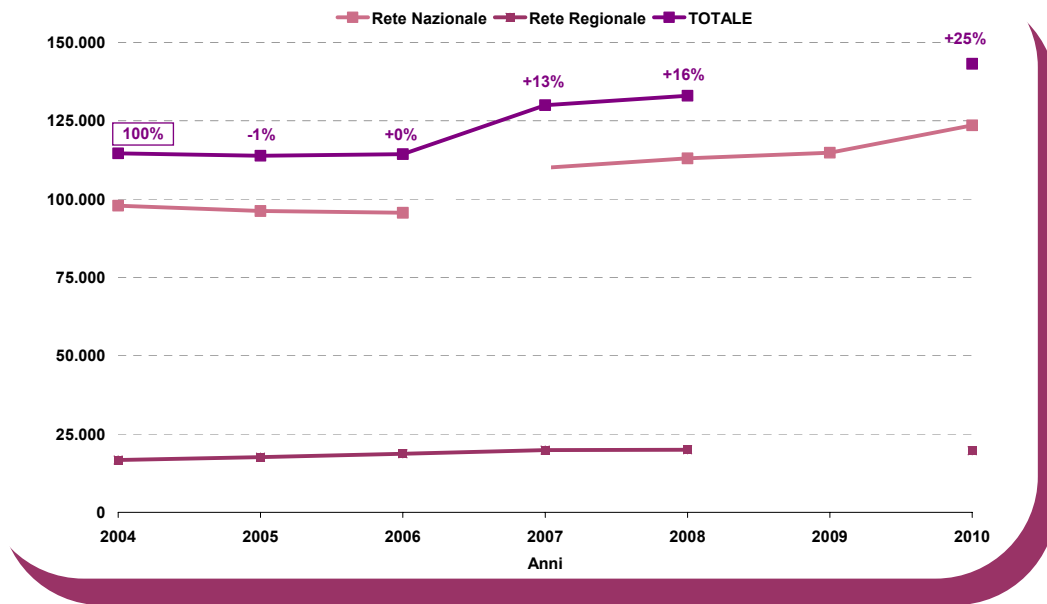
Nei tre anni, dal 2004 al 2006, i dati sui saliti della Rete Nazionale si riferiscono al gennaio dell'anno successivo e non a novembre dello stesso anno, come invece rilevato negli anni precedenti e seguenti tale periodo. In generale si registra comunque una **riduzione dei saliti nel triennio 2004-2006, dovuta anche al passaggio di una quota di utenza ferroviaria dal trasporto regionale a quello Intercity** per via delle agevolazioni riconosciute dalla Regione per consentire l'utilizzo agli abbonati regionali anche dei treni della "lunga percorrenza".

Dal 2007 si rileva una nuova crescita degli utenti del servizio ferroviario di competenza della Regione Emilia-Romagna sulla Rete Nazionale, pur con il mantenimento delle agevolazioni appena richiamate. Gli incrementi negli ultimi quattro anni sono stati molto maggiori di quelli nel periodo 2000-2004, durante i quali la domanda è stata sostanzialmente stabile. Incrementi anche dovuti ai maggiori servizi offerti su diverse direttrici.

Per la **Rete Nazionale**, i valori riferiti al **periodo invernale del 2010** dei servizi del trasporto di competenza della Regione Emilia-Romagna si attestano su **circa 124.000 saliti/ giorno** (di cui circa 7.000 saliti/giorno effettuati da treni della FER sulla Rete Nazionale) e **su circa 91.000 saliti/ giorno nel periodo estivo** (di cui mancano però, come già rilevato, i saliti/giorno effettuati dai treni della FER, che nel 2009 erano circa 8.000). Nel 2010 i servizi svolti dalla FER su Rete Nazionale sono incrementati.

Aggregando i dati rilevati per la Rete Nazionale con i dati riferiti alla Rete Regionale, il **trend complessivo** dal 2004 al 2010 è sostanzialmente stabile per i primi tre anni e successivamente in **crescita di circa il 25% in quattro anni**. Sulla Rete Regionale il trend è mediamente in **crescita** per tutto il periodo di circa **l'1-2% annuo**, stabilizzandosi tra il 2007 e il 2010.

Figura 149
Saliti/giorno Rete Nazionale + Rete Regionale - Periodo invernale
 (Anni 2004-2010)

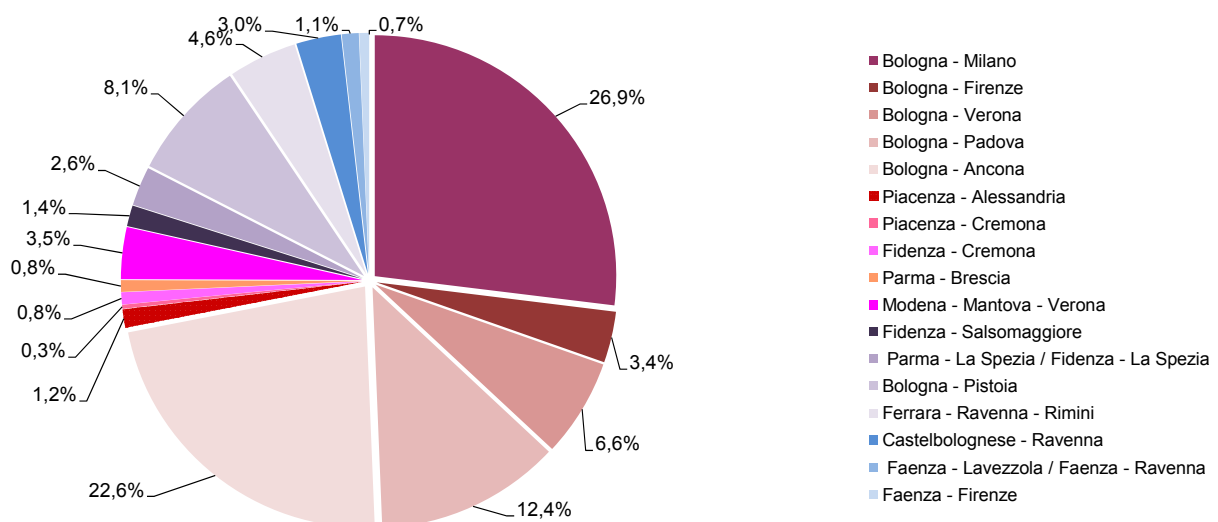


N.B.: I saliti della Rete Nazionale (Trenitalia) 2004, 2005, 2006 si riferiscono non alle campagne di novembre degli stessi anni ma di gennaio dell'anno successivo (gennaio 2005 = inverno 2004).

Come per la Rete Nazionale, il valore si attesta su circa 124.000 saliti/giorno mentre, sulla **Rete Regionale si stima di circa 20.000 saliti/giorno**, che conferma i circa **144.000 saliti/giorno in tutta la Rete per il solo trasporto regionale**.

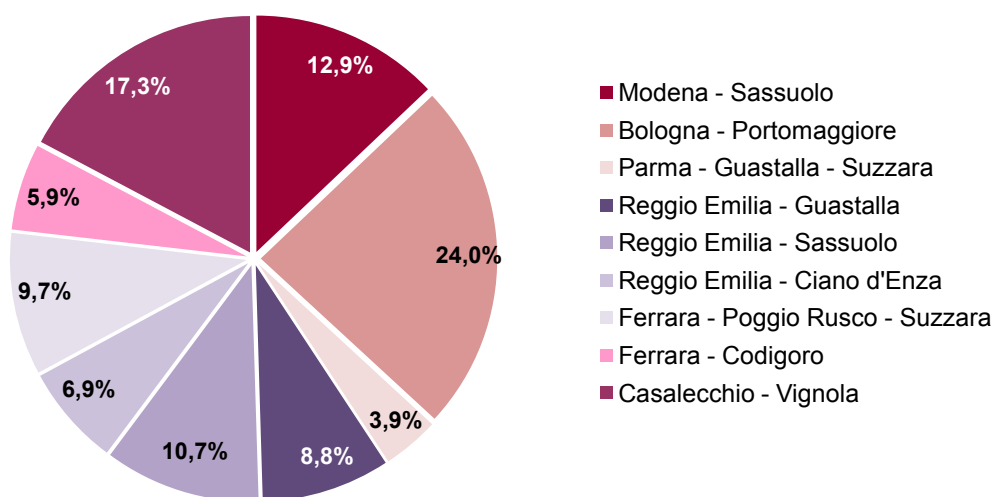
Nella figura che segue sono raffigurate le percentuali delle linee Nazionali rispetto al totale dei saliti/giorno: si vede chiaramente come l'asse verso l'Adriatico e la Bologna-Milano siano le linee che hanno maggiori passeggeri, visto che solo queste due muovono circa il 50% degli utenti ferroviari della Rete Nazionale. Importante è anche la linea Bologna-Padova e la Bologna-Porretta.

Figura 150
Percentuali di saliti per linea – Rete Nazionale
 (Anno 2010)



Per quanto riguarda la **Rete Regionale**, le linee con maggior numero di utenti sono quelle del nodo bolognese: la Bologna-Portomaggiore con il 24% dell'utenza di tutta la Rete Regionale e la Casalecchio-Vignola con il 17%. La Modena-Sassuolo muove circa il 13% dell'utenza regionale, mentre le tre linee "reggiane" totalizzano insieme il 26% dell'utenza.

Figura 151
Percentuali di saliti per linea – Rete Regionale
(Anno 2010)



■ Dettaglio delle frequentazioni Rete Nazionale periodi inverno 2007/inverno 2010

LINEA 45 – BOLOGNA – PIACENZA - MILANO

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Bologna Centrale	BOLOGNA	BOLOGNA	0	4.834	7.660		
Anzola Dell'Emilia	ANZOLA	BOLOGNA	12730	83	145		
Samoggia	ANZOLA	BOLOGNA	17130	26	81		
Castelfranco D'Emilia	CASTELFRANCO E.	MODENA	25000	782	1.252		
Modena	MODENA	MODENA	36930	3.564	4.837		
Rubiera	RUBIERA	REGGIO EMILIA	49580	91	308		
Reggio Emilia	REGGIO EMILIA	REGGIO EMILIA	61430	2.864	3.994		
S. Ilario D'Enza	S. ILARIO D'ENZA	REGGIO EMILIA	78870	47	208		
Parma	PARMA	PARMA	89740	5.194	5.948		
Castelguelfo	FONTEVIVO	PARMA	102150	17	4		
Fidenza	FIDENZA	PARMA	111750	2.054	1.876		
Fiorenzuola	FIORENZUOLA	PIACENZA	125210	1.106	1.099		
Cadeo	CADEO	PIACENZA	131860	11	7		
Pontenure	PONTENURE	PIACENZA	137990	10	3		
Piacenza	PIACENZA	PIACENZA	146820	5.207	6.050		
TOTALE SALITI LINEA				25.885	33.470	+29%	+10%

Per la Bologna-Piacenza-Milano si rileva quindi una crescita di circa il 30% di utenza nel triennio 2007-2010, a fronte di una crescita dei servizi regionali (treni*km) di circa il 10%. Gli incrementi maggiori di passeggeri si registrano nelle stazioni capoluogo di provincia, con un aumento molto accentuato a Bologna C.le. In notevole crescita anche alcune fermate "medio-piccole" quali Anzola (recentemente ristrutturata), Rubiera, S. Ilario d'Enza. In calo solo Fidenza, mentre risulta sostanzialmente stabile Fiorenzuola.

LINEA 46 – BOLOGNA – S. BENEDETTO VDS - FIRENZE

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
S. Benedetto V.D.S.	S. BENEDETTO V.D.S.	BOLOGNA	56288	459	499		
Grizzana	GRIZZANA	BOLOGNA	61397	223	257		
Monzuno - Vado	MONZUNO	BOLOGNA	71543	221	275		
Pianoro	PIANORO	BOLOGNA	80702	218	259		
Pian di Macina - Musiano	PIANORO	BOLOGNA	83018	-	76		
Rastignano	PIANORO	BOLOGNA	88000	65	91		
Bologna S. Ruffillo	BOLOGNA	BOLOGNA	90490	241	296		
Bologna Centrale	BOLOGNA	BOLOGNA	96908	1.662	2.533		
TOTALE SALITI LINEA				3.088	4.288	38%	46%

A seguito degli incrementi di servizi offerti dalla Regione negli ultimi anni, si è registrato un aumento di utenza di circa il 38%, indice di una buona risposta dell'utenza. Tutte le stazioni risultano in crescita con particolare riguardo a Bologna C.le.

LINEA 50 – BOLOGNA – POGGIO RUSCO - VERONA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Bologna Centrale	BOLOGNA	BOLOGNA	0	3.514	4.075		
Calderara - Bargellino	CALDERARA DI RENO	BOLOGNA	7980	-	176		
Osteria Nuova	SALA BOLOGNESE	BOLOGNA	13191	237	347		
S. Giovanni In Persiceto	S. GIOVANNI IN PERSICETO	BOLOGNA	21300	868	996		
Crevalcore	CREVALCORE	BOLOGNA	29581	671	855		
Camposanto	CAMPOSANTO	MODENA	37382	-	137		
S. Felice Sul Panaro	S. FELICE SUL PANARO	MODENA	42504	424	424		
Mirandola	MIRANDOLA	MODENA	49391	380	428		
TOTALE SALITI LINEA				6.586	8.159	24%	40%

Su questa linea, a fronte di un incremento di servizi di circa il 40%, si è registrato un aumento di utenza di circa il 24%; indice anche questo di una buona risposta dell'utenza ai nuovi servizi introdotti dalla Regione, anche se non ancora corrispondente alle attese. L'incremento dei servizi è stato concentrato negli ultimi anni, a seguito del completamento dei lavori di raddoppio della linea; si attende una crescita nei prossimi anni. Tutte le stazioni risultano in crescita in termini di utenza, con particolare riguardo a Bologna C.le.

LINEA 55 – BOLOGNA – FERRARA - VENEZIA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Bologna Centrale	BOLOGNA	BOLOGNA	0	6.795	6.735		
Bologna Corticella	BOLOGNA	BOLOGNA	6990	101	94		
Castel Maggiore	CASTEL MAGGIORE	BOLOGNA	9947	181	201		
Funo	ARGELATO	BOLOGNA	11830	155	170		
S. Giorgio Di Piano	S. GIORGIO DI PIANO	BOLOGNA	17768	282	324		
S. Pietro In Casale	S. PIETRO IN CASALE	BOLOGNA	23879	1.438	1.622		
Galliera	GALLIERA	BOLOGNA	29191	317	377		
Poggio Renatico	POGGIO RENATICO	FERRARA	33879	287	403		
Coronella	POGGIO RENATICO	FERRARA	39653	26	15		
Ferrara	FERRARA	FERRARA	46830	4.082	5.277		
Pontelagoscuro	FERRARA	FERRARA	50293	20	16		
TOTALE SALITI LINEA				13.682	15.399	13%	7%

Per questa linea, già ben servita, gli incrementi di servizi negli ultimi tre anni non sono stati rilevanti e concentrati soprattutto nel 2010, per circa il 7%. L'utenza ha comunque risposto positivamente avendo nel triennio un incremento di saliti del 13%. La crescita dell'utenza è concentrata soprattutto a Ferrara e nelle medie stazioni, mentre Bologna C.le registra una sostanziale equivalenza di utenza.

LINEA 60 – BOLOGNA – RIMINI - ANCONA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Bologna Centrale	BOLOGNA	BOLOGNA	0	7.937	9.532		
Caselle	S. LAZZARO DI SAVENA	BOLOGNA	6600	-	172		
Ozzano dell'Emilia	OZZANO	BOLOGNA	13013	271	265		
Varignana	CASTEL S. PIETRO T.	BOLOGNA	16256	65	98		
Castel S. Pietro Terme	CASTEL S. PIETRO T.	BOLOGNA	23034	642	808		
Imola	IMOLA	BOLOGNA	34056	2.532	2.944		
Castelbolognese - R. T.	CASTEL BOLOGNESE	RAVENNA	41832	1.037	1.104		
Faenza	FAENZA	RAVENNA	49062	1.551	1.847		
Forlì	FORLÌ	FORLÌ-CESENA	64773	2.348	2.768		
Forlimpopoli-Bertinoro	FORLIMPOPOLI	FORLÌ-CESENA	71506	147	153		
Cesena	CESENA	FORLÌ-CESENA	82624	2.370	3.046		
Gambettola	GAMBETTOLA	FORLÌ-CESENA	89632	322	358		
Savignano sul Rubicone	SAVIGNANO SUL R.	FORLÌ-CESENA	96216	508	504		
S. Arcangelo di Romagna	S. ARCANGELO DI R.	RIMINI	101273	278	309		
Rimini	RIMINI	RIMINI	111042	3.668	3.481		
Rimini Miramare	RIMINI	RIMINI	116278	61	96		
Riccione	RICCIONE	RIMINI	121035	824	831		
Misano Adriatico	MISANO ADRIATICO	RIMINI	124966	108	87		
Cattolica - S. G. - Gabicce	CATTOLICA	RIMINI	129321	759	809		
TOTALE SALITI LINEA				25.425	28.069	10%	9%

Per questa linea gli incrementi di servizio sono stati nell'ordine del 9%. L'utenza ha risposto positivamente essendosi incrementati i saliti del 10%. La crescita dell'utenza è concentrata soprattutto nelle fermate e stazioni tra Bologna e Cesena con particolare riguardo a Bologna C.le, Imola, Faenza, Forlì e Cesena; sono invece in lieve calo gli utenti nelle stazioni nell'hinterland riminese.

LINEA 142 – PIACENZA - CASTEL S. GIOVANNI - TORINO

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Piacenza	PIACENZA	PIACENZA	-	632	1.134		
S. Nicolò	ROTOFRENO	PIACENZA	-	14	12		
Rottofreno	ROTOFRENO	PIACENZA	-	11	10		
Sarmato	SARMATO	PIACENZA	-	12	17		
Castel S. Giovanni	CASTEL S. GIOVANNI	PIACENZA	-	261	292		
TOTALE SALITI LINEA				929	1537	65%	13%

Questa linea, con un incremento dei servizi nell'ultimo triennio di circa il 13%, ha registrato un incremento dell'utenza del 65%. La notevole crescita di utenti è dovuta al nodo di Piacenza, che ha quasi raddoppiato il numero dei saliti, mentre le altre fermate sono rimaste circa stabili.

LINEA 157 – PIACENZA - CASTELVETRO - CREMONA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Piacenza	PIACENZA	PIACENZA	-	264	281		
Caorso	CAORSO	PIACENZA	-	23	20		
Monticelli D'Ongina	MONTICELLI D'ONGINA	PIACENZA	-	3	3		
Castelvetro	CASTELVETRO P.	PIACENZA	-	39	48		
TOTALE SALITI LINEA				329	342	4%	18%

Per questa linea gli incrementi di servizio sono stati di circa il 18% in tre anni, mentre l'utenza ha avuto incrementi minimi.

LINEA 195 – FIDENZA – CASTELVETRO - CREMONA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Fidenza	FIDENZA	PARMA	-	632	628		
Castione Dei Marchesi	FIDENZA	PARMA	-	12	13		
Busseto	BUSSETO	PARMA	-	209	207		
Villanova D'Arda	VILLANOVA SULL'ARDA	PIACENZA	-	120	101		
S. Giuliano Piacentino	CASTELVETRO P.	PIACENZA	-	32	27		
Castelvetro	CASTELVETRO P.	PIACENZA	-	109	87		
TOTALE SALITI LINEA				1.113	1.010	-9%	0%

Per questa linea non ci sono stati incrementi di servizio, mentre l'utenza ha avuto una flessione di circa il 9%, con una riduzione generalizzata in tutte le fermate.

LINEA 196 – PARMA - BRESCIA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Parma	PARMA	PARMA	-	1.243	824		
Torrile - S. Polo	TORRILE	PARMA	-	494	54		
Colorno	COLORNO	PARMA	-	20	54		
Mezzani-Rondani	MEZZANI	PARMA	-	5	8		
TOTALE SALITI LINEA				1.761	973	-45%	0%

Questa linea ha subito per molti anni, a causa dei lavori dell'Alta Velocità ferroviaria, interruzioni di servizio tra Torrile San polo e Parma. Pertanto ha avuto un calo di utenza dovuto a tale discontinuità con la stazione principale. Sicuramente, con la fine di tali lavori, gli utenti torneranno ad utilizzare questa direttrice.

LINEA 202 – MODENA – SUZZARA - VERONA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Modena	MODENA	MODENA	0	2.314	1.976		
Carpi	CARPI	MODENA	15465	1.380	1.392		
Rolo - Novi - Fabbrico	ROLO	REGGIO EMILIA	27049	259	252		
Villanova Di Reggiolo	REGGIOLO	REGGIO EMILIA	31065	27	28		
Gonzaga - Reggiolo	GONZAGA	MANTOVA	34385	232	169		
Suzzara	SUZZARA	MANTOVA	42153	579	476		
TOTALE SALITI LINEA				4.789	4.313	-10%	15%

Per questa linea, nonostante un aumento dei servizi di circa il 15% in tre anni, concentrati soprattutto sulla tratta Modena-Carpi, non ci sono stati incrementi di utenza, diminuita del 10%. Tali decrementi sono presenti in tutte le fermate, mentre Carpi resta sostanzialmente stabile.

LINEA 245 – FIDENZA - SALSOMAGGIORE T.

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Fidenza	FIDENZA	PARMA	0	1.256	847		
Vaio	FIDENZA	PARMA	3430		34		
Salsomaggiore Terme	SALSOMAGGIORE TERME	PARMA	9030	1.257	838		
TOTALE SALITI LINEA				2.513	1.733	-31%	-11%

Per questa linea negli ultimi tre anni c'è stata una riduzione dei servizi di circa l'11%. Sono stati però introdotti dei servizi passanti diretti fino a Parma e servizi sostituiti su gomma. Nel 2009 è stata aperta al pubblico la nuova fermata di Vaio. L'utenza ferroviaria si è ridotta negli ultimi tre anni del 31%.

LINEA 250 – PARMA / FIDENZA – FORNOVO – BORGO VAL DI TARO – LA SPEZIA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Parma	PARMA	PARMA	L01 - 0	1.045	1.199		
Vicofertile	PARMA	PARMA	L01 - 7300	16	18		
Collecchio	COLLECCHIO	PARMA	L01 - 11770	146	182		
Ozzano Taro	COLLECCHIO	PARMA	L01 - 19180	50	50		
Fornovo	FORNOVO DI TARO	PARMA	L01 - 23010	492	633		
Citerna Taro	FORNOVO DI TARO	PARMA	L01 - 31870	1	7		
Solignano	SOLIGNANO	PARMA	L01 - 36910	101	149		
Berceto	BERCETO	PARMA	L01 - 45100	59	94		
Ostia Parmense	BORGO VAL DI TARO	PARMA	L01 - 53490	25	27		
Borgo Val Di Taro	BORGO VAL DI TARO	PARMA	L01 - 60640	552	535		
Fidenza	FIDENZA	PARMA	L02 - 0	107	227		
Borghetto Parmense	NOCETO	PARMA	L02 - 6000	2	15		
Noceto	NOCETO	PARMA	L02 - 10000	3	14		
Medesano	MEDESANO	PARMA	L02 - 17000	12	43		
Felegara - S. Andrea Bagni	MEDESANO	PARMA	L02 - 21000	4	20		
TOTALE SALITI LINEA				2.610	3.256	25%	23%

Per questa linea c'è stato un incremento dei servizi di circa il 23% in tre anni con diversi nuovi treni tra Fidenza e Fornovo e Parma con Borgo Val di Taro. L'utenza ha positivamente risposto con un incremento del 25%, concentrato soprattutto nelle medie stazioni quali Parma, Fornovo, Solignano (dove sono stati effettuati anche lavori di restyling della stazione), Fidenza, Collecchio. Le piccole fermate sono rimaste circa stabili come utenza.

LINEA 255 – BOLOGNA – PORRETТА T. - PISTOIA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Biagioni Lagacci	GRANAGLIONE	BOLOGNA	63668	17	18		
Molino Del Pallone	GRANAGLIONE	BOLOGNA	65714	45	50		
Ponte Della Venturina	GRANAGLIONE	BOLOGNA	69890	76	68		
Porretta Terme	PORRETTA TERME	BOLOGNA	73367	1.407	1.259		
Silla	CASTEL DI CASIO	BOLOGNA	75855	344	369		
Riola	VERGATO	BOLOGNA	85032	549	464		
Carbona	VERGATO	BOLOGNA	89078	9	6		
Vergato	VERGATO	BOLOGNA	93432	1.212	1.263		
Pioppe Di Salvaro	GRIZZANA	BOLOGNA	99071	287	315		
Pian di Venola	MARZABOTTO	BOLOGNA	103107	160	179		
Marzabotto	MARZABOTTO	BOLOGNA	105289	583	576		
Lama Di Reno	MARZABOTTO	BOLOGNA	107911	255	235		
Sasso Marconi	SASSO MARCONI	BOLOGNA	112813	677	754		
Pontecchio Marconi	SASSO MARCONI	BOLOGNA	116221	25	17		
Borgonuovo	SASSO MARCONI	BOLOGNA	118547	285	225		
Casalecchio Di Reno Ranzani	CASALECCHIO	BOLOGNA	122077	1.043	794		
Casalecchio Di Reno Garibaldi	CASALECCHIO	BOLOGNA	123106	50	286		
Casteldebole	BOLOGNA	BOLOGNA	125325	30	73		
Bologna Borgo Panigale	BOLOGNA	BOLOGNA	126905	540	396		
Bologna Centrale	BOLOGNA	BOLOGNA	131834	2.771	2676		
TOTALE SALITI LINEA				10.362	10.029	-3%	0%

Per questa linea negli ultimi anni c'è stata una sostanziale stabilità dei servizi, incrementati notevolmente negli anni precedenti. L'utenza nel complesso è rimasta stabile: si registrano lievi cali nelle stazioni di inizio-fine direttrice, quali Bologna C.le e Porretta Terme. Risultano invece in crescita le medie stazioni, in particolare: Silla, Pioppe di Salvaro (recentemente oggetto di restyling), Sasso Marconi (recentemente oggetto di restyling), Casalecchio Garibaldi. Risultano invece in calo Riola, Lama di Reno, Borgo Panigale e Borgonuovo.

LINEA 265 – FERRARA – RAVENNA - RIMINI

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Ferrara	FERRARA	FERRARA	0	871	701		
Gaibanella	FERRARA	FERRARA	9793	22	34		
Montesanto	VOGHERA	FERRARA	16986	24	33		
Portomaggiore	PORTOMAGGIORE	FERRARA	23413	255	262		
Argenta	ARGENTA	FERRARA	33118	254	311		
S. Biagio	ARGENTA	FERRARA	35475	38	58		
Lavezzola	CONSELICE	RAVENNA	40624	140	135		
Voltana	LUGO	RAVENNA	45943	88	131		
Alfonsine	ALFONSINE	RAVENNA	54878	224	227		
Glorie	BAGNACAVALLLO	RAVENNA	59136	1	28		
Mezzano	RAVENNA	RAVENNA	62030	89	92		
Ravenna	RAVENNA	RAVENNA	72620	1.575	1.659		
Classe	RAVENNA	RAVENNA	77345	64	69		
Lido di Classe - Lido di Savio	RAVENNA	RAVENNA	86201	105	89		
Cervia - Milano Marittima	CERVIA	RAVENNA	93810	774	759		
Cesenatico	CESENATICO	FORLI'-CESENA	101229	297	313		
Gatteo a Mare	GATTEO	FORLI'-CESENA	105904	122	89		
Bellaria	BELLARIA	RIMINI	109168	223	208		
Igea Marina	BELLARIA	RIMINI	111840	59	54		
Rimini Torre Pedrera	RIMINI	RIMINI	115369	17	18		
Rimini Viserba	RIMINI	RIMINI	118248	81	78		
Rimini	RIMINI	RIMINI	122460	586	627		
TOTALE SALITI LINEA				5.903	5.692	-4%	10%

Per questa linea c'è stato un incremento dei servizi di circa il 10%, concentrato soprattutto nell'ultimo anno. L'utenza nel complesso è rimasta stabile: da rilevare un lieve calo nella stazione di Ferrara, dovuto probabilmente anche ai lavori di cui è stato oggetto il primo tratto della linea. Risultano in crescita le altre stazioni verso Ravenna, tra cui Portomaggiore, Argenta, Voltana, Glorie e la stessa Ravenna. Tra Ravenna e Rimini c'è una sostanziale stabilità dell'utenza con lieve crescita per Rimini. C'è da considerare che tale linea ha valenza soprattutto turistica e che quindi il suo utilizzo si accentua quindi nel periodo estivo.

LINEA 268 – CASTELBOLOGNESE R.T. - RAVENNA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Castelbolognese - R. T.	CASTEL BOLOGNESE	RAVENNA	0	552	406		
Solarolo	SOLAROLO	RAVENNA	5517	134	103		
Barbiano	COTIGNOLA	RAVENNA	9637	4	9		
Lugo	LUGO	RAVENNA	13968	865	839		
Bagnacavallo	BAGNACAVALLLO	RAVENNA	18379	237	236		
Russi	RUSSI	RAVENNA	24736	308	238		
Godo	RAVENNA	RAVENNA	28152	83	81		
Ravenna	RAVENNA	RAVENNA	41093	1.809	1540		
TOTALE SALITI LINEA				3.991	3.730	-7%	0%

Per questa linea c'è stata una sostanziale stabilità dei servizi. L'utenza risulta invece in calo del 7%. Le riduzioni si rilevano in tutte le stazioni e le fermate.

LINEA 270 – FAENZA – LUGO – LAVEZZOLA / FAENZA – RUSSI - RAVENNA

STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
Faenza	FAENZA	RAVENNA	0	478	466		
Granarolo Faentino	FAENZA	RAVENNA	L1 - 1	96	86		
Cotignola	COTIGNOLA	RAVENNA	L1 - 2	87	79		
Lugo	LUGO	RAVENNA	L1 - 3	313	187		
S. Agata sul Santerno	S. AGATA SUL SANTERNO	RAVENNA	L1 - 4	21	19		
Massalombarda	MASSALOMBARDA	RAVENNA	L1 - 5	67	69		
S. Patrizio	CONSELICE	RAVENNA	L1 - 6	23	41		
Conselice	CONSELICE	RAVENNA	L1 - 7	96	106		
Lavezzola	CONSELICE	RAVENNA	L1 - 8	85	56		
Russi	RUSSI	RAVENNA	L2 - 1	88	148		
Godo	RAVENNA	RAVENNA	L2 - 2	21	14		
Ravenna	RAVENNA	RAVENNA	L2 - 3	200	146		
TOTALE SALITI LINEA				1.572	1.408	-10%	-20%

Per questa linea c'è stata una riduzione dei servizi negli ultimi anni di circa il 20%, con diverse autosostituzioni. L'utenza si è ridotta del 10%. Le riduzioni dell'utenza si rilevano in tutte le stazioni e le fermate; solo a Russi e Conselice i passeggeri sono incrementati.

LINEA 273 – FAENZA – S. MARTINO IN GATTARA – BORGO S. LORENZO

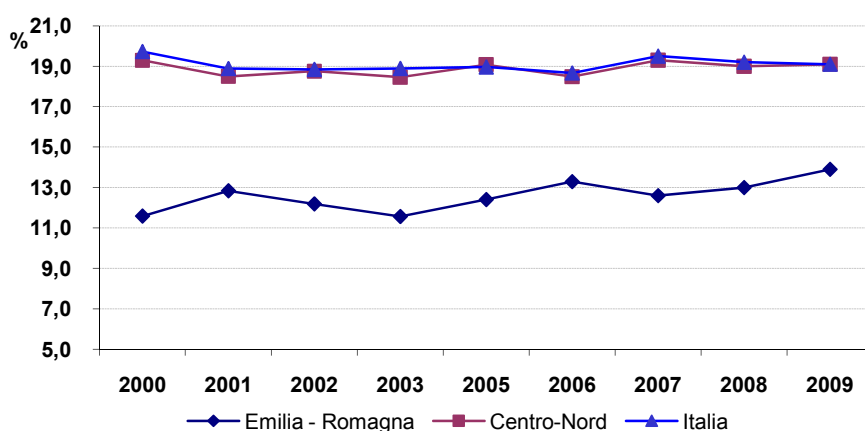
STAZIONE	COMUNE	PROVINCIA	PROGRESSIVA	MEDIA 2007	MEDIA 2010	INCR. SALITI 2007-2010	INCR. SERVIZI 2007-2010
S. Martino in Gattara	BRISIGHELLA	RAVENNA	72082	38	42		
S. Cassiano	BRISIGHELLA	RAVENNA	75945	16	27		
Strada Casale	BRISIGHELLA	RAVENNA	80647	6	11		
Fognano	BRISIGHELLA	RAVENNA	83960	51	57		
Brisighella	BRISIGHELLA	RAVENNA	87935	127	173		
Faenza	FAENZA	RAVENNA	100949	544	571		
TOTALE SALITI LINEA				781	824	6%	0%

Per questa linea c'è stata una sostanziale stabilità dei servizi. L'utenza è incrementata del 6%. La crescita è concentrata soprattutto nelle stazioni di Faenza e Brisighella.

5.4.3 I risultati dell'indagine ISTAT⁴⁶

In generale l'utilizzo del trasporto pubblico in Emilia-Romagna (calcolato come percentuale di chi utilizza mezzi pubblici⁴⁷ sul totale delle persone che si sono spostate per motivi di studio o lavoro) **passa dall'11,6 % al 13,9 % negli anni compresi tra il 2000 e il 2009** (fig. 152). La percentuale di utilizzo di trasporto pubblico si mantiene nel tempo nella nostra regione inferiore al dato nazionale e del centro nord. Quello che risulta evidente all'analisi dei dati è la sostanziale stabilità nel tempo del valore degli indici relativi al dato nazionale e del centro nord: praticamente sovrapposti, permangono stabili attorno al 19%; il dato della regione Emilia-Romagna, partendo da percentuali attorno all'11% nell'anno 2000, sembra evidenziare un trend in aumento dell'utilizzo del TPL, in particolare dall'anno 2007.

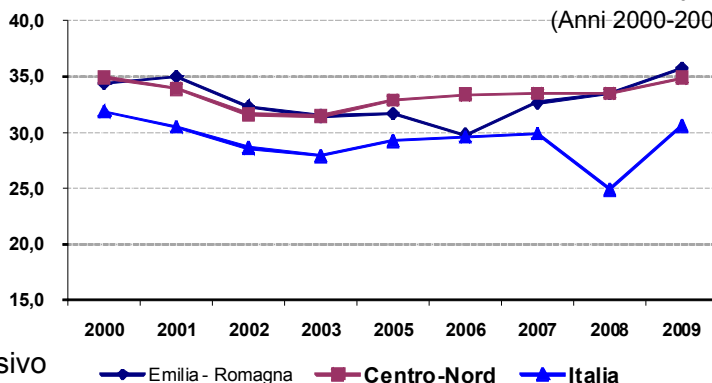
Figura 152
Utilizzo del TPL tra gli occupati
(Anni 2000-2009)



I rapporti si invertono se andiamo a considerare l'utilizzo del solo

trasporto ferroviario (fig. 153) nel caso di persone con età maggiore ai 14 anni che hanno utilizzato il treno almeno una volta l'anno. Il trend 2000-2008 per la nostra regione, pur se in leggera diminuzione nel primo quinquennio del periodo preso in considerazione, passando dai 34,4% del 2000 ai 29,8 del 2006. A partire dal 2006 si registra un trend positivo che indica un progressivo aumento di questa quota di utenti fino al 35,8% registrato nel 2009, che rappresenta il più alto valore rispetto il dato nazionale e del centro nord.

Figura 153
Persone che hanno utilizzato il treno almeno una volta l'anno
(Anni 2000-2009)

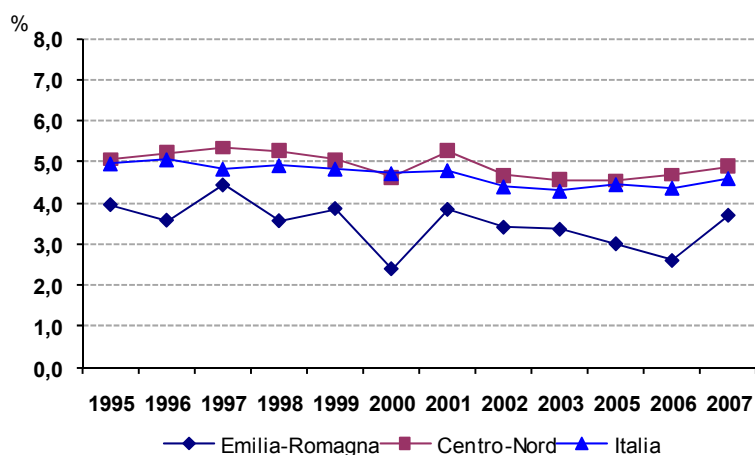


⁴⁶ Nell'anno 2004 l'indagine multiscopo ha subito lo spostamento del periodo di rilevazione da novembre a gennaio-febbraio 2005; sulla base dei dati definitivi del censimento popolazione 2001 sono stati ricalcolati i pesi di riporto all'universo e pertanto, a partire dal 2001, i dati assoluti hanno subito una revisione.

⁴⁷ Sono considerati mezzi pubblici: treno, tram, bus, metropolitane, pullman e corriere. Sono stati esclusi i pullman e le navette aziendali. L'indicatore presenta una piccola distorsione dovuta alla presenza di combinazioni di mezzi. La popolazione di riferimento sono gli occupati di 15 anni e più, gli studenti fino a 34 anni e gli scolari di scuola materna che sono usciti di casa per recarsi al lavoro, università e scuola.

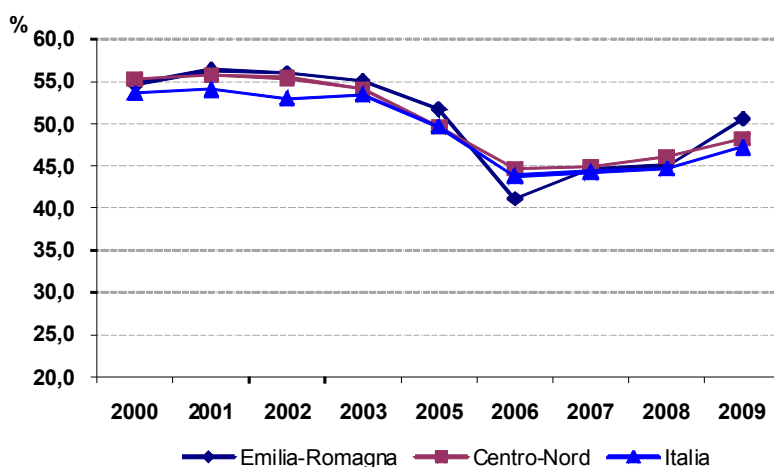
Anche l'indice di utilizzazione del trasporto ferroviario per quanto riguarda la quota degli spostamenti sistematici casa/scuola o lavoro (fig. 154) risulta invertire il trend nel 2007 e riallinearsi alla quota di circa il 4%, comunque, in questo caso, al di sotto del dato nazionale e del centro nord.

Figura 154
Indice di utilizzazione del trasporto ferroviario
(lavoratori, scolari e studenti di 3 anni e più che utilizzano il treno abitualmente per recarsi a scuola o al lavoro)
(Anni 1995-2007)



Per quanto riguarda gli **indici di qualità** il dato regionale che misura l'indice di gradimento del servizio ferroviario⁴⁸ (fig. 155) passa dai 54,7 % del 2000 al 41% del 2006, che è anche il punto più basso della serie storica; dal 2007 sino all'ultima rilevazione, il gradimento del servizio appare crescere segnando nell'ultimo anno il migliore risultato anche rispetto al dato nazionale e del centro nord.

Figura 155
Grado di soddisfazione del servizio di trasporto ferroviario
(Anni 2000-2009)



⁴⁸ Media delle persone che si dichiarano soddisfatte delle sette diverse caratteristiche del servizio rilevate sul totale degli utenti del servizio (%) (frequenza corse, puntualità, possibilità di trovare posto a sedere, pulizia delle vetture, comodità degli orari, costo del biglietto, informazioni sul servizio); totale utenti del treno (lo hanno utilizzato almeno una volta).

5.4.4 Abbonamento gratuito 2010

Nel 2010 si è riconosciuto il **diritto a viaggiare per un mese gratuitamente ai titolari di abbonamento ferroviario in Emilia-Romagna**, mettendo a disposizione degli utenti pendolari una parte della penale applicata per i disservizi accertati.

Diversamente dalle precedenti occasioni, (2006 e 2008) il ventaglio dei modi con cui cittadini hanno potuto ottenere il mese gratis è stato più ampio, a causa del più ampio numero di titoli di viaggio integrati nel frattempo introdotti. Ciò ha determinato un notevole aggravio in termini organizzativi, visto l'obiettivo di non escludere nessuna tipologia di abbonamento dal beneficio, e di conseguenza nessun viaggiatore abbonato.

Il risultato è stato raggiunto, ed anche grazie alla collaborazione delle associazioni dei pendolari, l'informazione è stata capillare e non si è avuta pressoché alcuna protesta da viaggiatori che siano stati esclusi dal provvedimento.

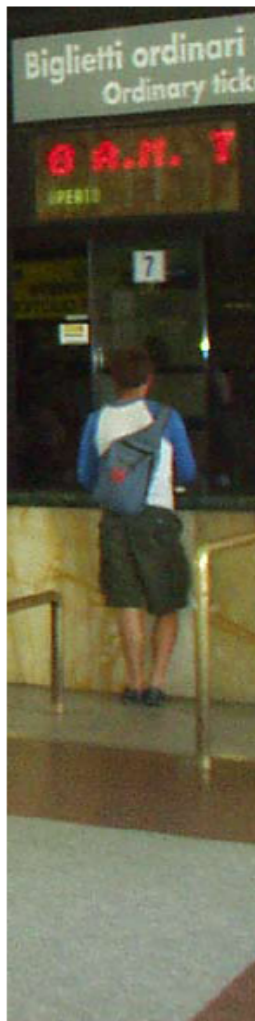
Sono stati **interessati 28.625 abbonati di Trenitalia**, per un importo corrispondente a **1.580.000 euro**. Nella tabella seguente si riporta il dettaglio quantitativo di quanti hanno usufruito del mese gratis.



Attualità

INTERESSATI OLTRE 30.000 VIAGGIATORI IN EMILIA-ROMAGNA, TITOLARI DI ABBONAMENTI MENSILI E ANNUALI. LE SANZIONI A TRENITALIA PER FINANZIARE IL PROVVEDIMENTO

Abbonamento gratuito a maggio In distribuzione dal 24 aprile nelle biglietterie di Trenitalia. Tutte le modalità per usufruirne



Dal 24 aprile ci si può rivolgere alle biglietterie di Trenitalia dell'Emilia-Romagna per ottenere l'abbonamento gratuito per il mese di maggio. Come si ricorderà la Regione, su proposta del Cruter (il Comitato regionale degli Utenti Ferroviari), ha approvato una delibera che riconosce ai pendolari, a parziale risarcimento dei disservizi subiti, un mese di abbonamento gratuito. Viene così utilizzato il 50% dell'importo delle sanzioni per ritardi e disservizi, comminate a Trenitalia per gli anni 2007-2008-2009, per finanziare un mese di abbonamento gratuito sia per gli abbonati mensili che per quelli annuali.

Questo provvedimento interessa oltre 30mila persone in Emilia-Romagna. Va sottolineato che questa misura riguarda gli utenti di Trenitalia e gli utenti FER delle linee Bologna-Portomaggiore, Bologna-Vignola e Parma-Suzzara che abbiano acquistato abbonamenti mensili o annuali in tutte le modalità possibili (biglietterie, rivendite esterne, macchine emittitrici self-service, Internet). Il bonus si estende anche, nelle modalità indicate di seguito, agli abbonamenti integrati treno+bus emessi dalle aziende del trasporto pubblico su gomma che hanno accordi in merito con Trenitalia e FER. Anche i titolari di abbonamento annuale integrato MI Nuovo / MI Nuovo Studenti usufruiranno del mese gratis con le modalità indicate di seguito.

Ribadiamo l'invito quindi a tutti gli abbonati di Trenitalia, prima di acquistare l'abbonamento di maggio 2010, a verificare se hanno i requisiti per richiedere il bonus e, in caso affermativo, a rivolgersi alle biglietterie per ottenere nelle modalità di seguito riportate.

Vediamo ora nel dettaglio le modalità di applicazione per ottenere l'abbonamento gratuito di maggio.

CHI NE PUÒ USUFRUIRE

- Chi è in possesso di due abbonamenti mensili a tariffa regionale acquistati e utilizzati nel periodo gennaio-aprile 2010 o di due abbonamenti mensili AV/ES/ES City/IC con estensione regionale acquistati e utilizzati nel periodo gennaio-aprile 2010;
- Chi è in possesso di un abbonamento annuale (anche per studenti) a tariffa regionale in corso di validità il 30 aprile 2010 o che sia stato valido almeno un mese nel periodo gennaio-aprile 2010.
- Chi è in possesso di un abbonamento annuale integrato MI Nuovo o MI Nuovo Studenti con gli stessi requisiti di validità precedenti.

- Chi è in possesso di due abbonamenti integrati mensili ATC, TEP o TEMPI acquistati e utilizzati nel periodo gennaio-aprile 2010 limitatamente al percorso Trenitalia.

Il bonus è riconosciuto per tutte le relazioni di viaggio che abbiano origine e/o destinazione in Emilia-Romagna: quindi è valido, ad esempio, per la relazione Forlì-Bologna e anche per Fidenza-Milano.

CHI NON NE PUÒ USUFRUIRE

- Chi è in possesso di un solo abbonamento mensile a tariffa regionale acquistato e utilizzato nel periodo gennaio-aprile 2010;
- Chi è in possesso di un solo abbonamento mensile AV/ES/ES City/IC con estensione regionale acquistato e utilizzato nel periodo gennaio-aprile 2010;
- Chi è in possesso di un abbonamento annuale scaduto prima del 31 gennaio 2010;
- Chi è in possesso di biglietti di corsa semplice e di abbonamenti settimanali.
- Chi è in possesso di 2 abbonamenti mensili, acquistati e utilizzati nel periodo gennaio-aprile 2010 ma su due relazioni diverse (es. Bologna-Modena + Bologna-Rimini).

VALIDITÀ DELL'ABBONAMENTO GRATUITO

- Per gli abbonati mensili l'abbonamento gratuito potrà essere utilizzato solo nel mese di maggio 2010 e soltanto per la stessa tipologia, classe e relazione di viaggio, di quelli posseduti in precedenza.
- Per gli abbonati annuali, il cui abbonamento è valido al 30 aprile, la scadenza sarà prorogata di un mese; a chi aveva un abbonamento annuale scaduto tra il 31 gennaio e il 29 aprile 2010 verrà invece rilasciato un abbonamento mensile gratuito per il mese di maggio 2010.

QUANDO SI PUÒ RITIRARE L'ABBONAMENTO GRATUITO

- Gli abbonamenti mensili gratuiti possono essere ritirati presso tutte le biglietterie di Trenitalia dell'Emilia-Romagna dal 24 aprile al 25 maggio 2010.
- Gli abbonamenti annuali in corso di validità possono essere prorogati di un mese recandosi nelle biglietterie Trenitalia dell'Emilia-Romagna nel periodo dal 24 aprile al 30 giugno 2010. È consigliabile pertanto attendere qualche giorno o settimana prima di rivolgersi alle biglietterie per non affollarle nei primi giorni in cui saranno impegnate ad emettere i bonus per gli abbonati mensili.



Tabella 51
Dettaglio viaggiatori interessati al mese gratis 2010

Offerta commerciale - 1° classe	Quantità
ABBONAMENTI GRATUITI E. ROMAGNA REGIONALE MENSILE	295
ABBONAMENTI GRATUITI E. ROMAGNA SOVRAREGIONALE MENSILE	67
ABBONAMENTO REGIONALE ANNUALE EMILIA ROMAGNA DIFFERITO	55
ABBONAMENTO SOVRAREGIONALE ANNUALE EMILIA ROMAGNA DIFFERITO	24
Totale	441
Offerta commerciale - 2° classe	Quantità
ABBONAMENTI GRATUITI E. ROMAGNA REGIONALE MENSILE	21.468
ABBONAMENTI GRATUITI E. ROMAGNA SOVRAREGIONALE MENSILE	2.110
ABBONAMENTO INTEGRATO ANNUALE EMILIA-ROMAGNA DIFFERITO	19
ABBONAMENTO INTEGRATO ANNUALE STUDENTI EMILIA-ROMAGNA DIFFERITO	5
ABBONAMENTO REGIONALE ANNUALE EMILIA-ROMAGNA DIFFERITO	3.549
ABBONAMENTO REGIONALE ANNUALE STUDENTI EMILIA-ROMAGNA DIFFERITO	637
ABBONAMENTO SOVRAREGIONALE ANNUALE EMILIA-ROMAGNA DIFFERITO	303
MI MUOVO SCONTATO MOBILITY - emesso ATC	93
Totale	28.184
Totale complessivo	28.625

5.5 STRUMENTI DI COMUNICAZIONE CON GLI UTENTI FERROVIARI

5.5.1 Il rapporto con le Associazioni degli utenti

Sulla base delle indicazioni della deliberazione di Giunta regionale 72/05, in applicazione di quanto previsto all'art. 17 dalla Legge regionale 30/98, sono proseguite e si sono sviluppate le consultazioni istituzionali con il **Comitato regionale degli utenti del trasporto ferroviario regionale, denominato CRUFER**.

Con delibera della Giunta regionale 802/08 è stato formalmente costituito questo organismo ai sensi di quanto previsto dalla menzionata legge regionale. Con la stessa delibera sono state recepite i principi e le sue regole di funzionamento.

Nel corso del 2010 il Comitato ha continuato a svolgere le funzioni consultive e di facilitazione del rapporto con gli utenti del trasporto ferroviario. Il CRUFER si riunisce periodicamente; per l'organizzazione delle proprie riunioni si avvale del supporto della Regione.

Nel 2010 particolare rilevanza hanno assunto il confronto con questo Organismo in merito agli aspetti tariffari e alle politiche di contenimento della spesa, con la conseguente revisione dell'offerta di servizi ferroviari nelle relazioni di scarso traffico.

5.5.2 Gli strumenti di informazione e comunicazione per l'utenza



Mobilitèr⁴⁹, il portale della mobilità in Emilia-Romagna, è stato costantemente aggiornato con notizie di servizio e approfondimenti sui documenti prodotti dalla Regione. All'interno del portale è rimasto attivo

Ferroviaer, il sito specifico del settore ferroviario, con informazioni di natura tecnica e organizzativa su trasporto pubblico, tariffe, orari e linee ferroviarie. Assumono particolare evidenza al suo interno il riferimento al **Call Center telefonico** (numero verde a chiamata gratuita 800388988) e la **newsletter "Pendolarier"**, pubblicata a cadenza mensile con gli approfondimenti sui fatti più rilevanti che hanno riguardato il trasporto ferroviario. Nel 2010 sono state redatte 4 newsletter. Al momento la pubblicazione è sospesa.

Notevole è stata la produzione di **comunicati stampa**, in collaborazione con l'Agenzia Informazione e Ufficio stampa della Giunta Regionale, ripresi dagli organi di stampa come anche le informazioni presenti nella newsletter, che si è dimostrata ancora una volta uno strumento apprezzato.

Il servizio di costruzione degli itinerari del trasporto pubblico **"Travel Planner"**⁵⁰ è stato costantemente aggiornato con le versioni periodiche degli orari forniti con regolarità dalle imprese del trasporto pubblico, urbano e ferroviario.

⁴⁹ www.mobilitèr.eu.

⁵⁰ E' consultabile sulla home page del portale Mobilitèr.

5.5.3 Carta dei Servizi Regionale

La Carta dei Servizi è il documento con il quale le imprese ferroviarie non solo informano gli utenti sui principi e sul modo in cui sono organizzati e gestiti i servizi nella regione ma con il quale soprattutto **dichiarano i propri impegni verso i cittadini** per garantire un adeguato livello di qualità dei servizi erogati. Rappresenta quindi un atto che sancisce un **rapporto diretto fra imprese e utenti**.

In considerazione della sua importanza il Contratto di Servizio prevede l'impegno da parte del Consorzio Trasporti Integrati a emanare e pubblicizzare una Carta dei Servizi regionale con impegni che non possono essere inferiori rispetto a quelli contrattuali.

Il Consorzio Trasporti Integrati già nel 2010 aveva pubblicato una Carta, con l'obiettivo di unificare le carte delle singole Aziende, Trenitalia e FER. Per il 2011 ha intrapreso, con maggior decisione, il percorso di condivisione, chiedendo anche la collaborazione di Regione e CRUFER e arrivando a pubblicarla all'inizio dell'anno.

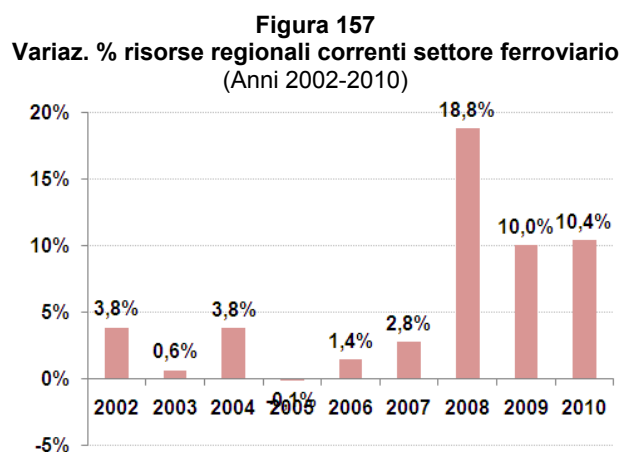
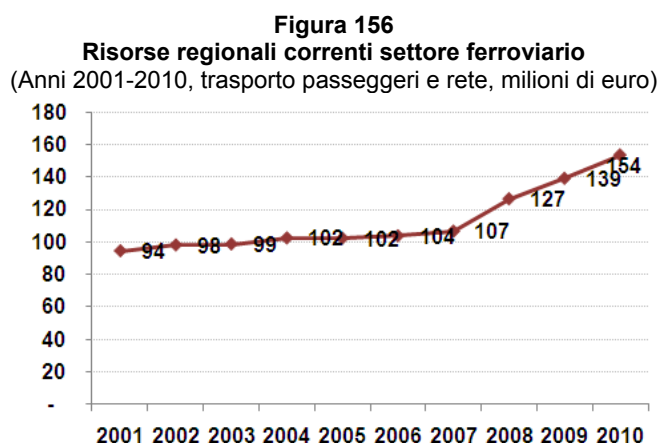
La Carta dei Servizi 2011 ha il pregio di rappresentare una sintesi della più completa informazione relativa alle due aziende consorziate Trenitalia e FER ed è consultabile sui siti aziendali.

5.6 DATI ECONOMICO-GESTIONALI

Il paragrafo, dopo una breve sintesi introduttiva, si sofferma sull'analisi prestazionale del settore ferroviario regionale, servizi di trasporto passeggeri e infrastruttura (Rete Regionale), puntualizzando l'efficacia, l'efficienza e l'economicità raggiunta nella gestione, i miglioramenti conseguiti e gli elementi di criticità in essere in un ampio orizzonte temporale (il dato 2010 è di preconsuntivo).

5.6.1 Risorse, rete e servizi in sintesi

La Regione, nel periodo 2001-2010, ha destinato al sostegno e allo sviluppo del settore ferroviario un ammontare crescente di risorse (corrispettivi contrattuali in conto esercizio), attestate a **154 milioni di euro nel 2010** (al lordo dei trasferimenti per il rinnovo del CCNL, non previsti nel caso di Trenitalia), con un incremento medio/annuo del 6%, del **39% nel solo ultimo triennio** e complessivo di periodo del 63%.

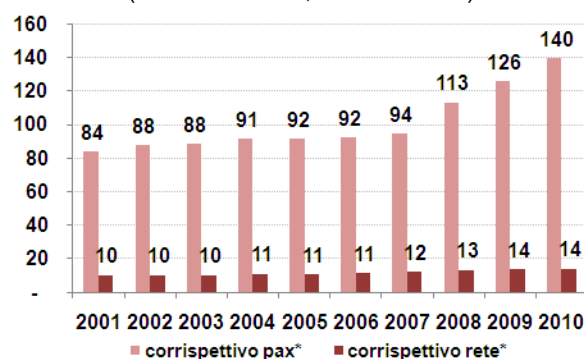


Tale ammontare di risorse riguarda la somma dei corrispettivi contrattuali in conto esercizio separatamente erogati per l'offerta dei servizi di trasporto pubblico e la gestione delle infrastrutture di rete. I due dati, come si rileva dalla figura che segue, stanno tra loro in un rapporto di dieci a uno. Il corrispettivo per il trasporto passeggeri è computato al lordo del canone di pedaggio per l'accesso all'infrastruttura.

Il dato relativo agli esercizi 2008-2010, particolarmente cospicuo, tiene conto delle **rilevanti risorse incrementali messe a disposizione dalla Regione** per il potenziamento dei servizi nonché delle **risorse aggiuntive** provenienti dalla L. 2/09, art. 25, c. 2, pari a circa 21 milioni di euro/anno, sino al 2011 (17% sul totale trasporto), quale parziale riallineamento dei trasferimenti statali alle Regioni all'atto della delega delle competenze in materia di servizi ferroviari (art. 9 D.Lgs. 422/97) che erano rimasti da allora invariati.

Il dato dell'ultimo triennio è, infine, influenzato dal conguaglio complessivo dei contributi erogati negli esercizi precedenti, avendosi la liquidazione delle compensazioni correnti e pregresse, maturate in relazione al recupero dell'inflazione, ai servizi aggiuntivi chiesti della Regione e alle aggregazioni societarie intervenute.

Figura 158
Corrispettivi trasporto passeggeri e gestione infrastruttura
 (Anni 2001-2010, milioni di euro)



Nel periodo 2001-2010, il servizio di trasporto passeggeri è stato costantemente potenziato, passando **da 15 a quasi 19 milioni di treni*km/anno**, con un incremento complessivo del 24% e una rilevante crescita nell'ultimo biennio (+ 1,9 milioni di treni*km, pari all'11%).

Figura 159
Servizi di trasporto passeggeri
 (Anni 2001-2010, milioni di treni*km)

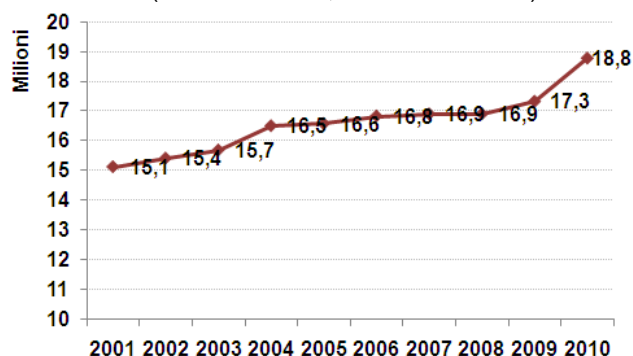
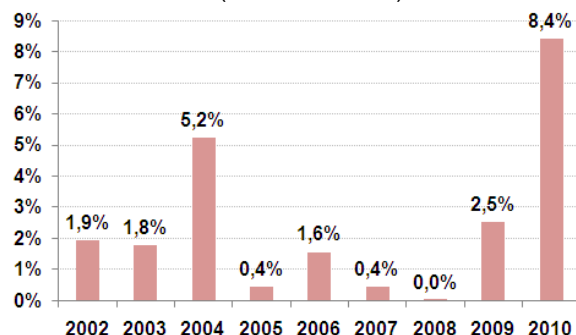
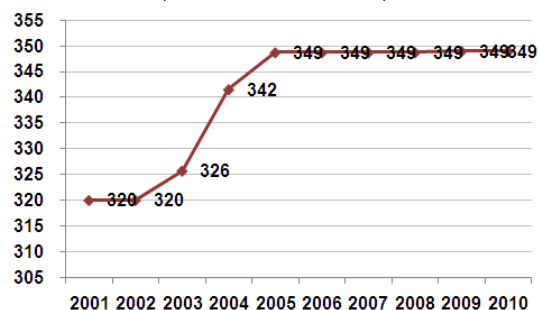


Figura 160
Variaz. % annua dei servizi di trasporto passeggeri
 (Anni 2001-2010)



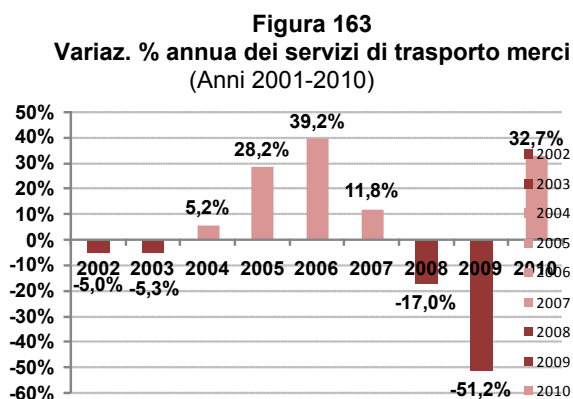
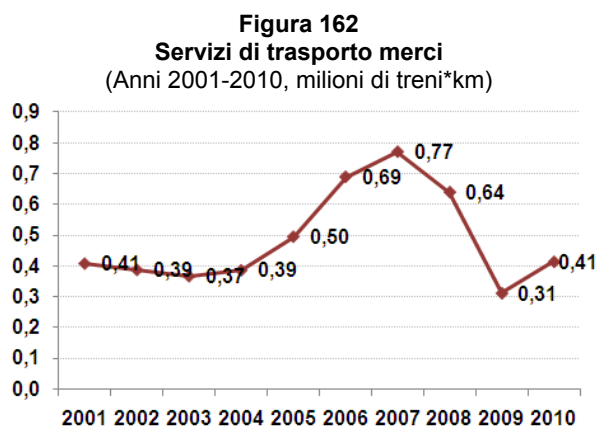
Nello stesso periodo, le **infrastrutture di Rete Regionali** (escluse quindi le tratte RFI), hanno registrato un importante piano di interventi che ha portato la loro estensione operativa dai 320 km iniziali agli attuali **349 km**, con un incremento complessivo del 9% circa⁵¹, e che nel prossimo futuro, determineranno un ulteriore incremento di 15 km per l'entrata in esercizio della tratta Porto Maggiore-Dogato Ostellato.

Figura 161
Rete ferroviaria regionale
 (Anni 2001-2010, km)

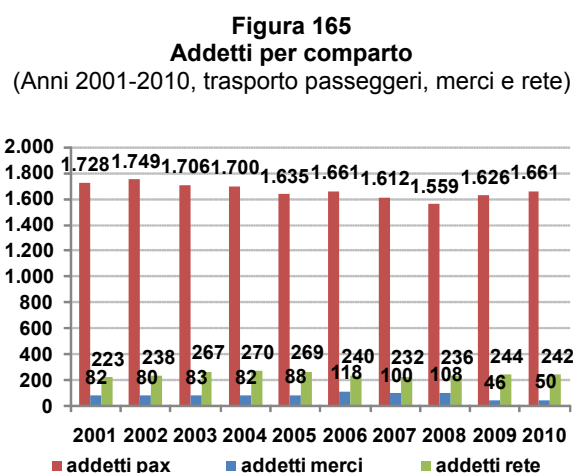
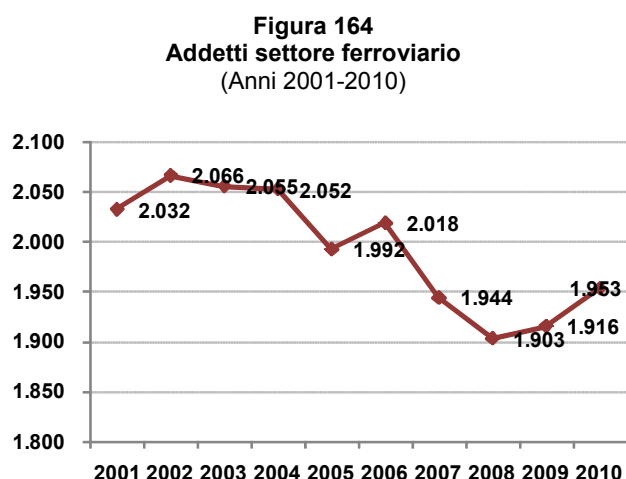


⁵¹ Per un approfondimento sulle linee interessate e sulle tipologie di interventi attuate si rimanda al paragrafo 5.7.2 "Investimenti infrastrutturali sulla Rete Regionale".

In virtù della ramificazione della Rete Regionale e della sua interconnessione con la Rete Nazionale, il settore ferroviario, in sinergia con il trasporto passeggeri e con la forte vocazione imprenditoriale del territorio, è stato in grado di sviluppare tramite la FER (impresa ferroviaria a prevalente capitale regionale) anche il **traffico merci**, pari nel 2010 al 2,2% del trasporto passeggeri in treni*km e al 5,2% in valore. Il dato di crescita del 2010 assume particolare rilievo poiché intervenuto dopo la congiuntura particolarmente negativa registrata dal comparto nel biennio 2008-2009, e ancora in presenza della più ampia crisi sofferta dal mercato a livello nazionale e internazionale.



Il settore ferroviario, nel suo complesso (trasporto passeggeri e merci e gestione infrastruttura regionale), occupa **1.953 addetti nel 2010**, di cui l'85% impiegati nel comparto del trasporto passeggeri. La dinamica del personale, in flessione sino all'anno 2008 (-6,4%), registra un'inversione di tendenza nell'ultimo biennio (+2,6%), associata al riassetto dei comparti (servizi di trasporto passeggeri in crescita, merci in flessione, con una ripresa nel 2010), anche in esito a fenomeni congiunturali (crisi economica).



5.6.2 Monitoraggio dei servizi di trasporto ferroviario

Il paragrafo focalizza i principali dati e indici di caratterizzazione dei **servizi regionali di trasporto passeggeri**, con riguardo al periodo 2001-2009 e, dove possibile, con proiezioni al 2010.

5.6.2.1 Corrispettivo contrattuale trasporto passeggeri

Il corrispettivo erogato alle Aziende ferroviarie per il trasporto passeggeri (al lordo, dove previsti, dei contributi in conto CCNL), a fronte di una crescita accentuata dei servizi offerti, nell'ultimo quadriennio passa **da 94 (2007) a 140 milioni di euro (2010)**, facendo registrare un **incremento di periodo del 48% e un differenziale complessivo dal 2001 pari al 66%**. Tali corrispettivi sono comprensivi delle risorse aggiuntive di fonte regionale nonché di quelle di fonte statale, ex L. 2/09, queste ultime, in buona parte, orientate a un piano pluriennale destinato a concorrere al miglioramento/ristrutturazione della qualità del materiale rotabile utilizzato.

Figura 166
Corrispettivo erogato per trasporto passeggeri
(Anni 2001-2010, milioni di euro)

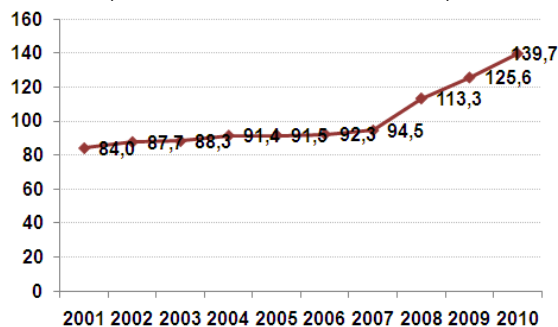
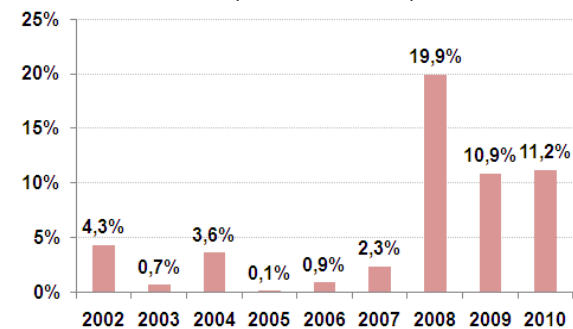


Figura 167
Variaz. % annua del corrispettivo trasporto passeggeri
(Anni 2001-2010)



Rispetto al **dato contrattuale**, il corrispettivo effettivamente erogato alle Aziende nel periodo 2002-2009 è decurtato in misura significativa in ragione degli scostamenti accertati tra impegni sottoscritti e standard qualitativi offerti (ad es. indici di puntualità e regolarità delle corse, pulizia dei mezzi, servizi soppressi). **L'incidenza delle riduzioni contrattuali**, comprese le "penali", **oscilla tra l'1,3% e il 2,8%**, dato massimo di periodo registrato in corrispondenza dei gravi disservizi intervenuti nell'anno 2005.

Figura 168
Riduzioni di corrispettivo trasporto passeggeri
(Anni 2002-2009, milioni di euro)

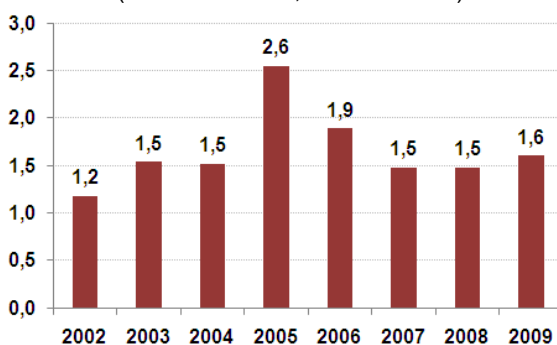
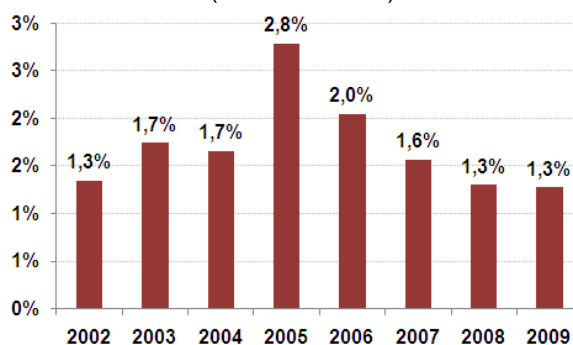


Figura 169
Riduzioni % corrispettivo trasporto passeggeri
(Anni 2002-2009)



Le risorse trattenute in esito ai disservizi sono state pressoché integralmente restituite agli utenti, attraverso incrementi del servizio offerto, nuovi servizi e parziale compensazione dei disagi sofferti. La compensazione è intervenuta, in particolare, **riconoscendo un mese gratuito di trasporto agli abbonati** (per il 50% delle riduzioni di corrispettivo del periodo 2005-2009) ovvero attraverso operazioni di incentivazione tariffaria all'utilizzo dei servizi.

5.6.2.2 Costi operativi e proventi da traffico del trasporto passeggeri

I **costi operativi del trasporto passeggeri**, limitandosi alle componenti della “gestione caratteristica” (al netto della gestione finanziaria e straordinaria), si attestano **nel 2009 a oltre 231 milioni di euro** (+ 33% rispetto al dato 2001). La loro dinamica nel periodo presenta un duplice andamento, di crescita sino al 2005 (con un tasso medio del 6%) e oscillante nell'ultimo e più recente quinquennio, dove l'andamento altalenante si contrappone a un servizio di trasporto in regolare crescita. Il dato dei costi dal 2005 segna un incremento annuale medio dell'1,2%, a fronte di un incremento medio del servizio nello stesso periodo dell'1,1%. Il dato 2009 pare confermare una tendenza all'assestamento.

Figura 170
Costo operativo trasporto passeggeri
(Anni 2001-2009, milioni di euro)

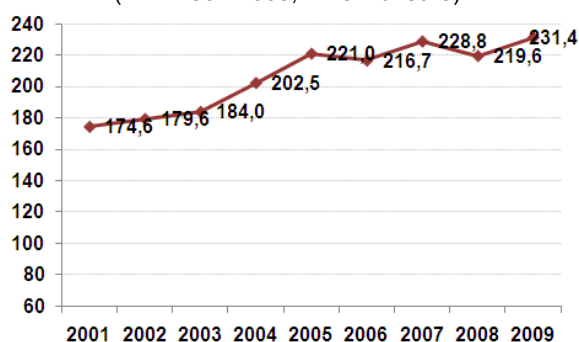
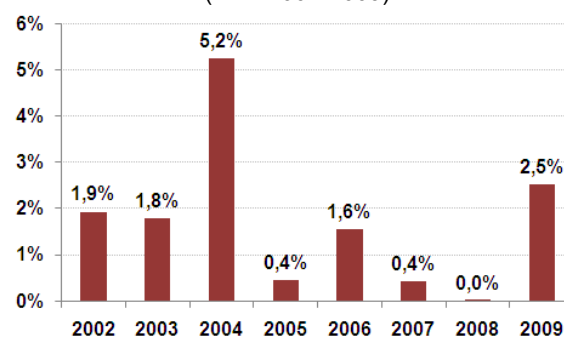


Figura 171
Variaz. % annua servizi di trasporto passeggeri
(Anni 2001-2009)



La **variazione % annua dei costi operativi a treno*km**, risultante dalla congiuntura economica e dalle operazioni di riorganizzazione ed efficientamento aziendali (Aziende regionali e Trenitalia), ripropone un trend altalenante, contrapponendo fasi di recupero di efficienza (“stagnazione” o decremento dei costi unitari) a periodi di forte accelerazione e decelerazione (tassi di crescita dal 4% al 9% e viceversa), a fronte di un indice di inflazione media⁵² del 2%.

Figura 172
Variaz. % annua costi unitari trasporto passeggeri
(Anni 2001-2009)

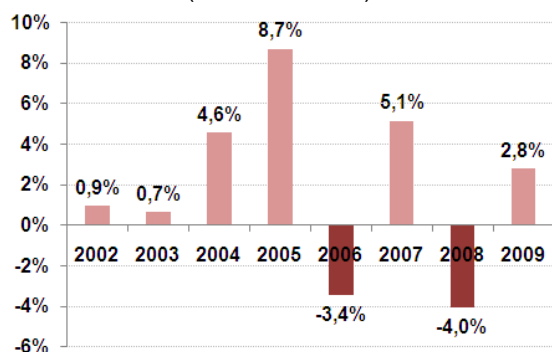
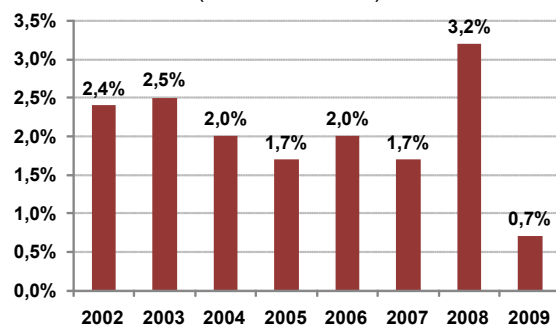


Figura 173
Indice FOI - Senza tabacchi
(Anni 2002-2009)



⁵² FOI: indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati, senza tabacchi.

I **proventi di esercizio** (del traffico e altri proventi) si attestano a **98 milioni di euro nel 2010**, con una **crescita totale di periodo del 54%**.

I proventi del traffico in senso stretto registrano una duplice fase di rallentamento, nel triennio centrale e nel biennio finale del decennio, e una flessione nel 2006 (presumibilmente in esito alle riorganizzazioni del servizio intervenute nel 2005 sulla Rete Nazionale).

Gli **altri proventi**, con una incidenza media sul totale superiore al 13%, ricomprendono compensi relativi all'esercizio di servizi svolti in sub-appalto, cui le aziende, soprattutto in passato, hanno ricorso per ottimizzare l'uso delle risorse e migliorare i livelli di efficienza interna del sistema di trasporto. Il 2010 è al netto del dato Trenitalia, non ancora disponibile, pari in media a 3,4 milioni di euro nell'ultimo triennio.

Figura 174

Proventi del traffico e altri proventi trasporto passeggeri
(Anni 2001-2010, milioni di euro)

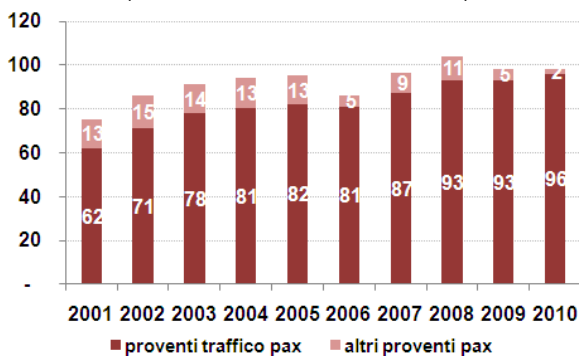
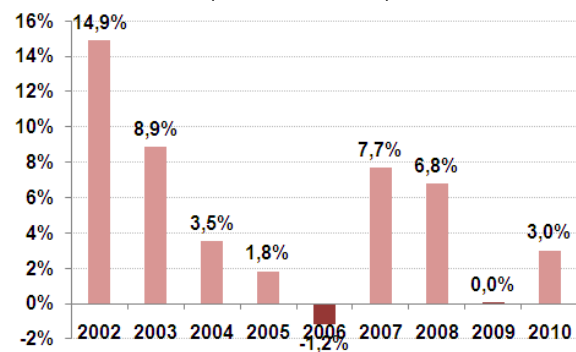


Figura 175

Variaz. % annua proventi del traffico trasporto passeggeri
(Anni 2001-2010)

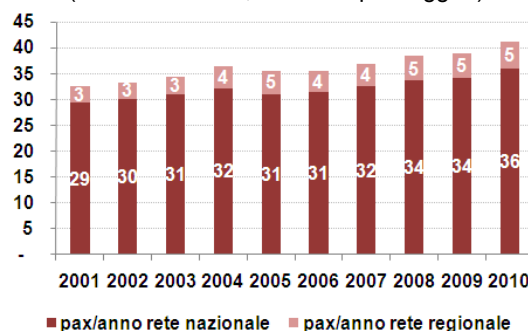


Nell'intero periodo, la variazione annua dei passeggeri (+2,7%) genera un impatto positivo sui proventi del traffico (+5%), amplificato dalle manovre tariffarie intervenute nel decennio (anno 2008 e 2010).

Gli **utenti regionali del sistema ferroviario passano da 32 a 41 milioni** nel periodo 2001-2010, con un incremento medio annuo del 2,7%, del 5,4% nell'ultimo biennio (2010 Vs 2009) e complessivo del 27%. La ripartizione dei passeggeri tra **Rete Nazionale e Regionale** evidenzia un peso dell'infrastruttura regionale attestato stabilmente sulla soglia del 7% del traffico complessivo.

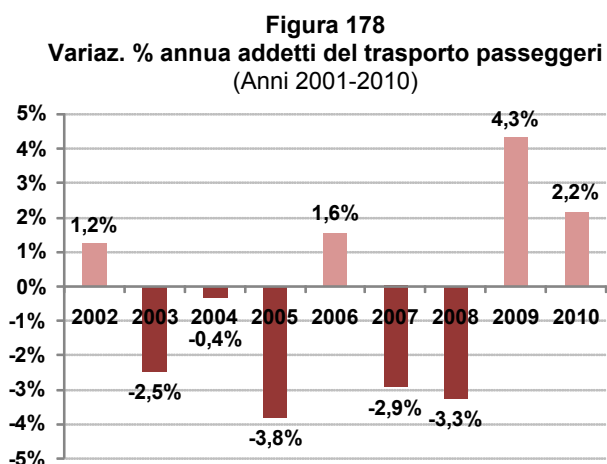
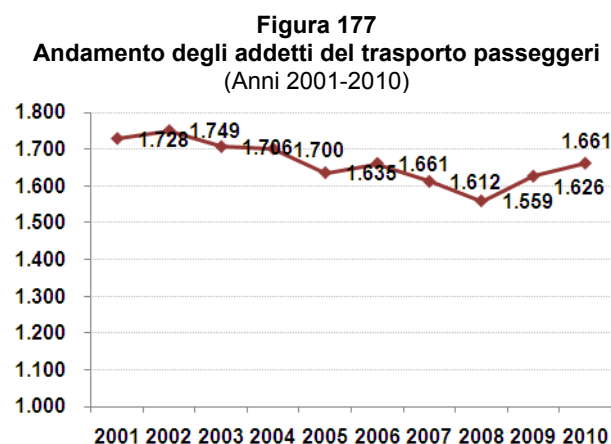
Figura 176

Passeggeri su Rete Regionale Vs Nazionale
(Anni 2001-2010, milioni di passeggeri)

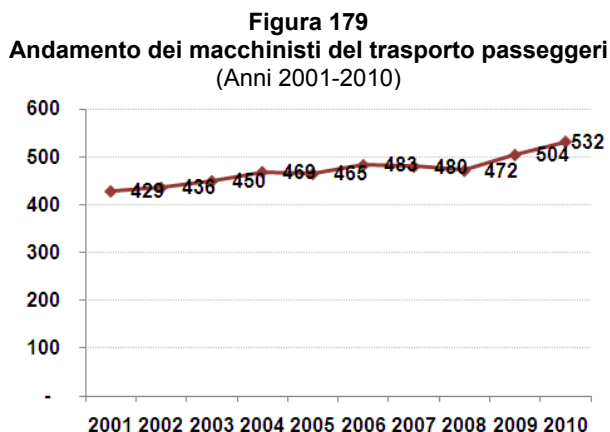


5.6.2.3 Addetti, produttività e costo del personale del trasporto passeggeri

Gli **addetti del trasporto passeggeri**, compreso il personale impiegatizio e di staff, **si riducono progressivamente sino al 2008** (-10%), passando da 1.728 a 1.559 unità (specie in esito alla riorganizzazione di Trenitalia), per poi riprendere a **crescere**, invertendo la tendenza, **nell'ultimo biennio**, risalendo a quota 1.661 nel 2010 (+6,5%), in coincidenza con i potenziamenti dei servizi.



Il **personale di macchina**⁵³ presenta un andamento di crescita più regolare, attestandosi sopra le **530 unità nel 2010** (+24% rispetto al dato 2001), a fronte di un'**analoga dinamica nell'offerta di servizi** (+24,3% nel complesso del periodo).



La **produttività media del personale** di macchina del trasporto passeggeri si attesta, nel 2010, a circa **35.300 treni*km per addetto**. Le considerevoli oscillazioni annue nei **livelli di produttività**, che presentano un segno positivo nel complesso del periodo (+0,2% dal 2001), sono legate alle riorganizzazioni interne e a livello societario intervenute tra le aziende ferroviarie storicamente presenti sul territorio (operazioni di concentrazione), anche in coincidenza (nell'ultimo biennio) con la gara sui servizi (avvio di logiche consortili).

⁵³ Alcuni dei primi dati della serie storica sono frutto di stima, basata sui volumi di servizio e sull'andamento della produttività registrata in media nel periodo successivo. I dati conclusivi del periodo presentano pertanto un superiore indice di attendibilità e precisione.

Figura 180
Produttività dei macchinisti del trasporto passeggeri
(Anni 2001-2010)

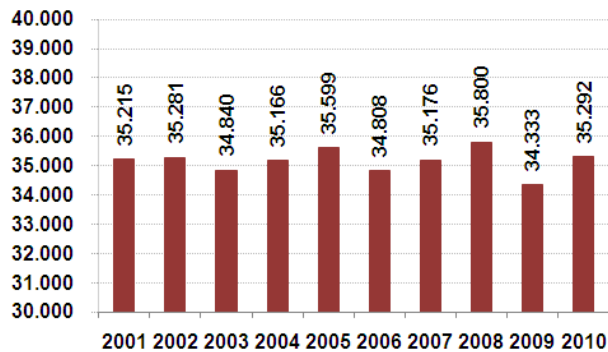
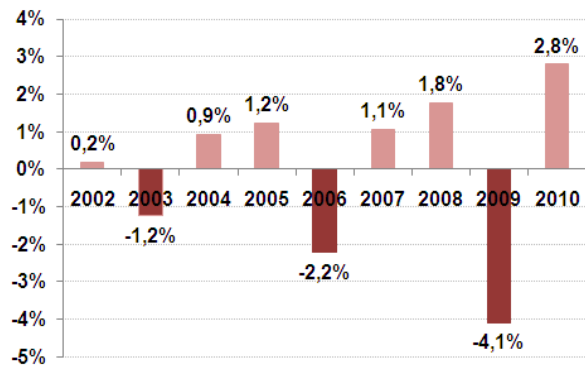


Figura 181
Variaz. % annua produttività personale di macchina
(Anni 2001-2010)



Il **costo del personale addetto ai servizi di trasporto passeggeri** (al lordo IRAP), salvo una breve parentesi, risulta **in tendenziale crescita**, sia in termini complessivi - raggiungendo quota **85 milioni di euro nel 2009** - sia in termini unitari - con un **costo medio per addetto** che dai 39.000 del 2001 si attesta nel 2009 sopra i **52.000 euro** (+39% rispetto al dato 2001), con importanti recuperi rispetto al 2007 a fronte di sinergie ed economie intervenute negli ultimi quattro anni (aggregazione aziende regionali, riduzione addetti Trenitalia).

Figura 182
Costo totale del personale del trasporto passeggeri
(Anni 2001-2009, milioni di euro)

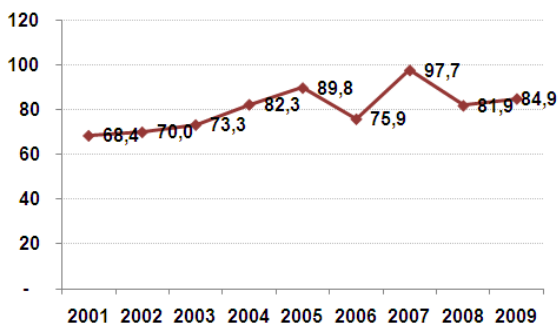
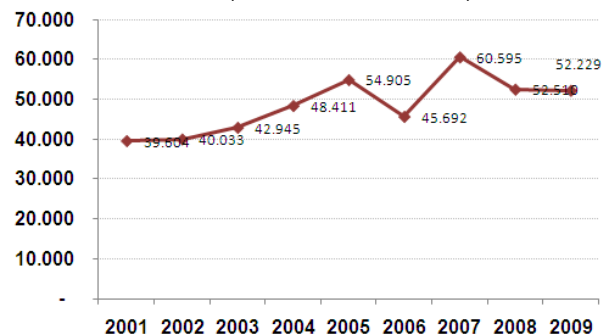


Figura 183
Costo medio addetto del trasporto passeggeri
(Anni 2001-2009, euro)



Fatte salve alcune “anomalie” di andamento dell’ultimo quadriennio (legate ai sopra accennati processi riorganizzativi aziendali), la **variazione annua del costo medio per addetto** nel decennio presenta una dinamica fortemente accelerata (4,6%) rispetto al trend dell’indice di inflazione (2%). L’incidenza dei **costi del personale sul totale dei costi aziendali** si mantiene con relativa stabilità intorno a un valore del 39% (soglia relativamente contenuta, legata all’assetto organizzativo e alle politiche aziendali di outsourcing).

Figura 184

Variaz. % annua costo/addetto trasp. passeggeri Vs FOI
(Anni 2001-2009)

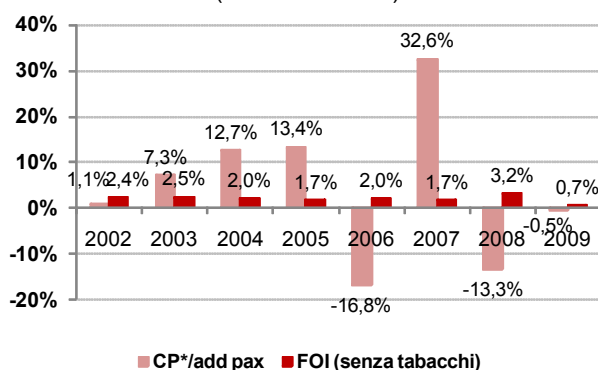
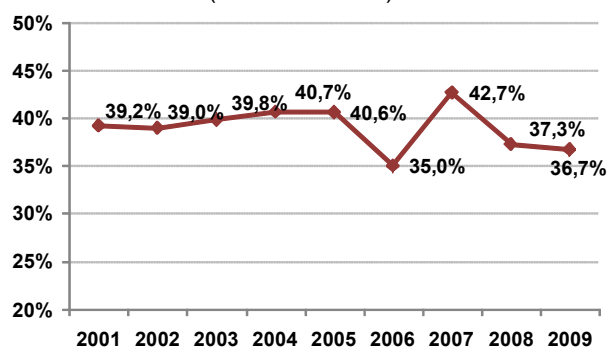


Figura 185

Rapp. % costo personale e costo operativo aziendale
(Anni 2001-2009)



5.6.2.4 Domanda Vs offerta di servizio

L'offerta crescente di servizi di trasporto è stata accompagnata da una analoga crescita dei passeggeri trasportati⁵⁴, che si attestano sopra i **41 milioni nel 2010**, con un incremento di periodo del 27% e del 2,7% come media annua (a fronte, rispettivamente, di un incremento complessivo del 24% e medio annuo del 2,5% dei treni*km⁵⁵).

Figura 186

Andamento dei passeggeri trasportati
(Anni 2001-2010, milioni di passeggeri)

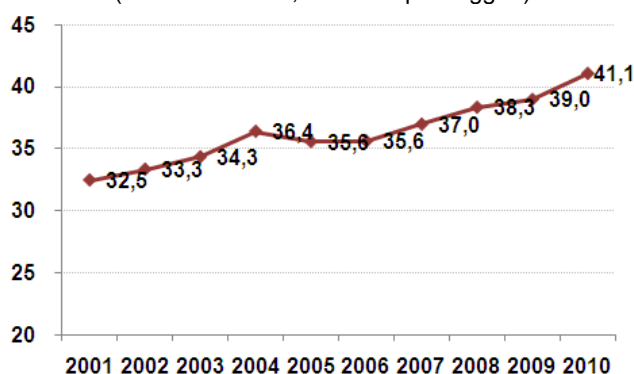
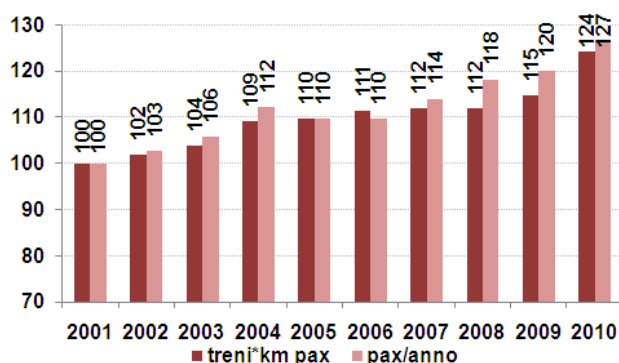


Figura 187

Livello treni*km e passeggeri trasportati (incrementi %)
(Anni 2001-2010, base 2001=100)



Il triennio centrale, dove è intervenuta una significativa riorganizzazione del servizio, ha registrato una flessione **dell'indice di efficacia del trasporto** (passeggeri o carico medio per km di servizio offerto), che si riprende con una decisa impennata nel triennio successivo per poi registrare un nuovo decremento negli anni conclusivi del periodo, pur in presenza di servizi in crescita. Tale andamento sembrerebbe denotare una sorta di "effetto di ritardo" nella risposta degli utenti, che tendono a incrementarsi a qualche anno di distanza dai potenziamenti dei volumi di offerta a fronte di un incremento dei posti "a sedere", contestuale all'incremento dei servizi.

Nel triennio 2007-2009, la **crescita dei passeggeri e dei volumi di servizio offerti** è accompagnata, tuttavia, da un **peggioramento dell'indice di qualità percepita dall'utenza** (quota % utenti soddisfatti), che per due campagne consecutive evidenzia un decremento.

⁵⁴ Dato stimato sulla base di indagini di frequentazione, effettuate con regolarità e ripetute più volte nel corso dell'anno nonché sulla base dei volumi di vendita per tipologia di titolo di viaggio.

⁵⁵ Per un approfondimento si rimanda ai paragrafi dedicati alle indagini sui passeggeri trasportati.

Figura 188
Coefficiente passeggeri trasportati per treno*km offerto
(Anni 2001-2010)

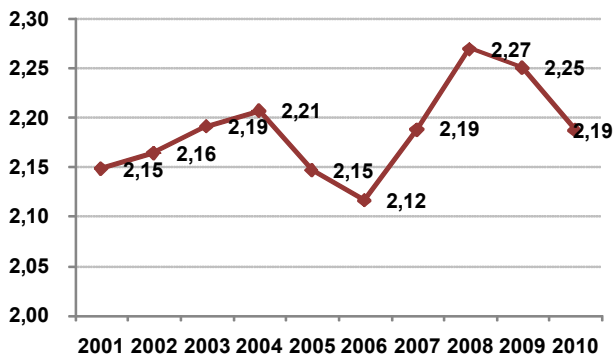
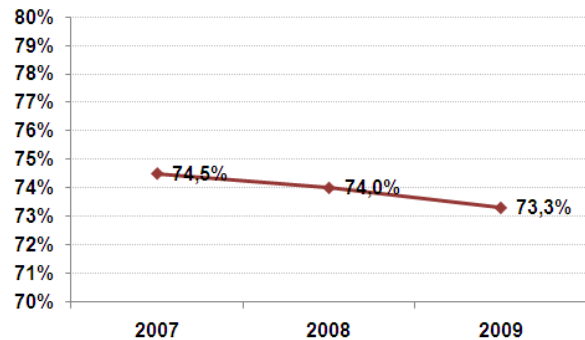


Figura 189
% utenti soddisfatti del servizio
(Anni 2007-2009, soddisfatti se voto ≥ 6)



5.6.2.5 Efficacia-Efficienza-Economicità

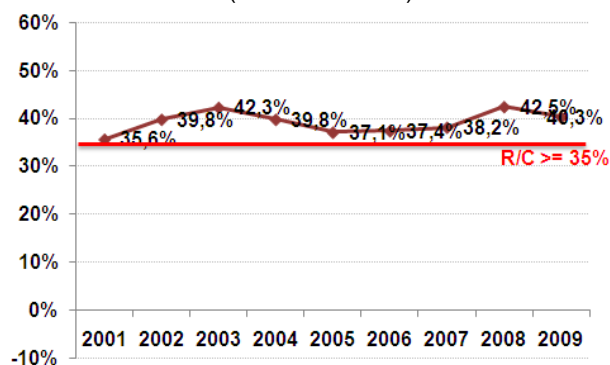
Il **coefficiente di copertura dei costi operativi da parte dei proventi del traffico** si mantiene per tutti e 9 gli anni del periodo 2001-2009 **al di sopra della soglia minima di legge del 35%**, evidenziando un dato medio superiore al 39% e alcuni picchi oltre quota 42%.

L'andamento del rapporto è sinusoidale e **il triennio si chiude con un dato in contrazione**.

Il dato medio del rapporto ricavi/costi approssima il 45% ove si considerino anche gli **“altri proventi d'esercizio”**, riconducibili all'esercizio di attività complementari.

L'andamento incerto del dato evidenzia tuttavia la **difficoltà del settore** nell'accrescere in misura significativa e stabile la propria capacità di autofinanziamento.

Figura 190
Rapporto proventi del traffico Vs costi operativi
(Anni 2001-2009)



I **quozienti del corrispettivo sui costi operativi**, 47% in media, e, in termini inversi, sui proventi del traffico, 84% in media, sempre nell'ultimo triennio evidenziano **indici di prestazione in peggioramento**, per quanto ancora nei limiti delle indicazioni (di minimo) del quadro normativo (riportate nelle figure seguenti con carattere rosso).

Figura 191
Rapporto corrispettivo Vs costi operativi
(Anni 2001-2009)

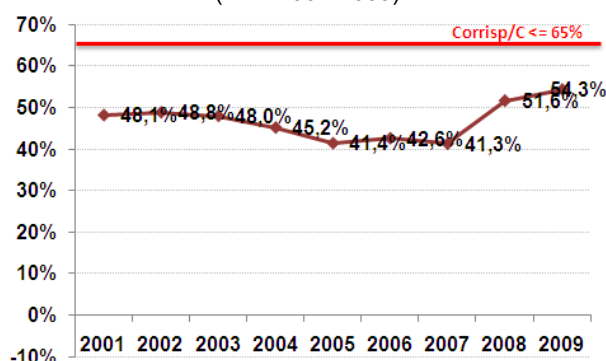
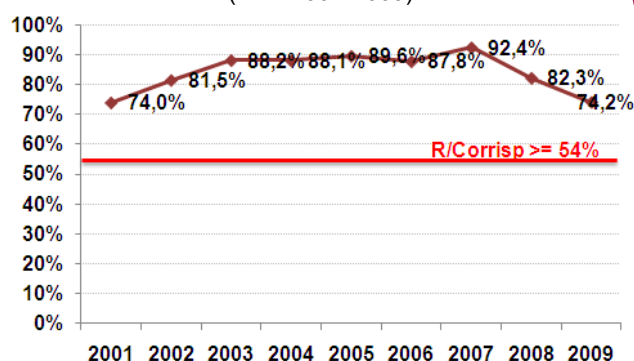


Figura 192
Rapporto proventi del traffico Vs corrispettivo
(Anni 2001-2009)



La considerazione combinata dei diversi indicatori porta a concludere che il **sistema del trasporto ferroviario regionale versa in una situazione di “quasi equilibrio”**, con segnali in epoca recente atti a destare qualche preoccupazione, essendo i diversi indici in peggioramento e la tenuta complessiva in forte misura ancora “legata” alla dinamica dei corrispettivi più che dei proventi; corrispettivi incrementati significativamente, come già rilevato, anche per il parziale riallineamento dei trasferimenti statali.

5.6.3 Monitoraggio della gestione della Rete Regionale

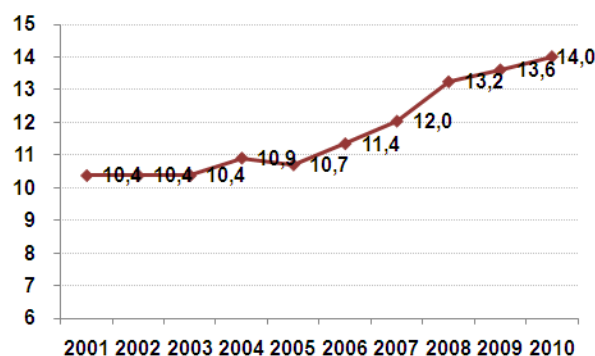
Il paragrafo fornisce i principali dati e indici di caratterizzazione del settore ferroviario regionale relativamente alla **gestione delle infrastrutture di rete**, con riguardo all'arco temporale 2001-2009 e alcune proiezioni al 2010. Si ricorda che i dati tecnici ed economici e le analisi riportate di seguito sono riferite alla gestione della **sola rete ferroviaria di proprietà della Regione**.

La rete risulta relativamente stabile nel periodo più recente, essendo il suo **sviluppo concentrato nel periodo 2001-2005**, con un'estensione che passa **da 320 a 349 km**, con un incremento complessivo del 9%.

5.6.3.1 Corrispettivo per la gestione dell'infrastruttura

Il corrispettivo contrattuale erogato dalla Regione (comprensivo del CCNL) per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, pari a **14 milioni di euro** nel 2010, con l'eccezione del primo triennio presenta un andamento di regolare e sensibile crescita nel periodo, **incrementando in media del 3,5% all'anno e del 35% nel complesso**.

Figura 193
Corrispettivo erogato per gestione infrastrutture
(Anni 2001-2010, milioni di euro)



La dinamica del corrispettivo ha accompagnato uno sviluppo discontinuo dell'infrastruttura (ferma dal 2005), traducendosi in un **corrispettivo medio annuo di circa 34.400 euro per km di rete**, aumentato in media del 2,5% all'anno e del 24% nel complesso del periodo.

Figura 194
Corrispettivo erogato per km di rete
(Anni 2001-2010, euro)

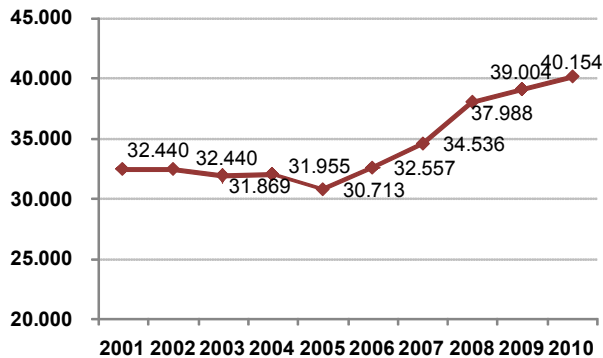
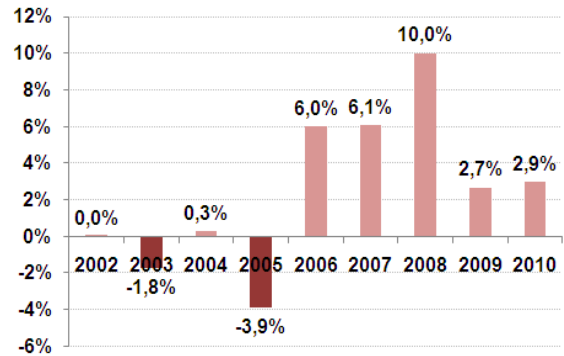


Figura 195
Variazione % corrispettivo erogato per km di rete
(Anni 2001-2010)



5.6.3.2 Costi e ricavi della rete

Il **costo operativo della gestione dell'infrastruttura** presenta un andamento in crescita, con un dato totale che passa da **13,1 milioni di euro (2001) a 20,5 (2009, +56%)** e un dato unitario (per km di rete) che, nello stesso periodo, da 41.000 euro (2001) passa a quasi 59.000 (2009, +43%), con una **forte accelerazione nell'ultimo triennio**. In tale periodo, a fronte di un'estensione della rete stabile, attestata a 349 km, si registrano incrementi negli interventi ordinari di manutenzione delle infrastrutture e degli impianti di linea su alcune tratte e una significativa dinamica del costo del personale, in esito, in parte, ai rinnovi del CCNL.

Figura 196
Costo operativo per gestione rete
(Anni 2001-2009, milioni di euro)

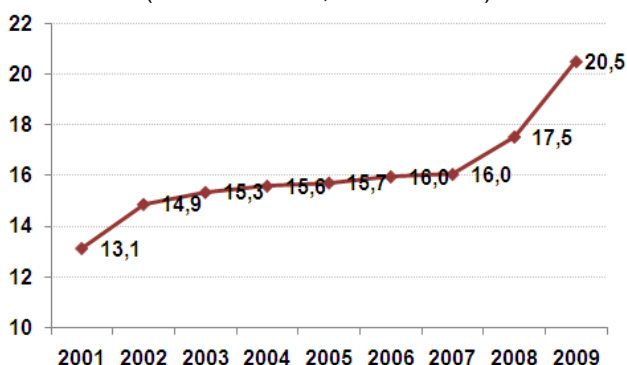
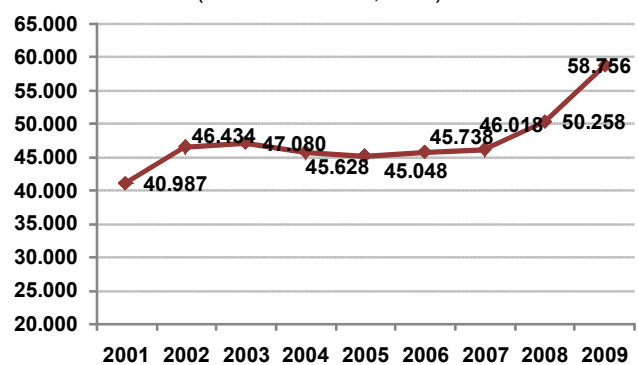


Figura 197
Costo operativo per km di rete
(Anni 2001-2009, euro)



Tale incremento del costo operativo sottende ritmi di variazione estremamente differenziati, concentrati agli estremi del decennio, a connotare la relativa straordinarietà degli eventi che ne sono all'origine, sopra richiamati.

Figura 198

Variaz. % annua del costo operativo per km di rete
(Anni 2001-2009)

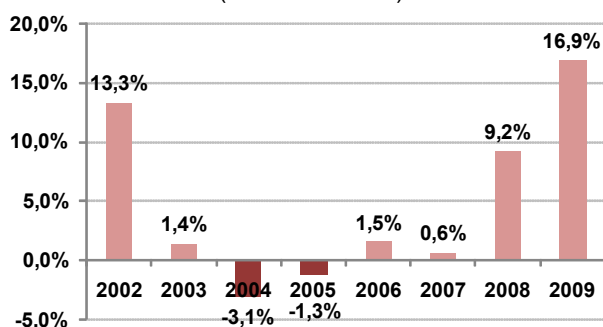
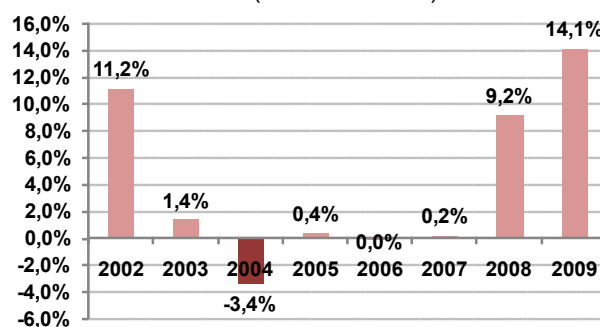


Figura 199

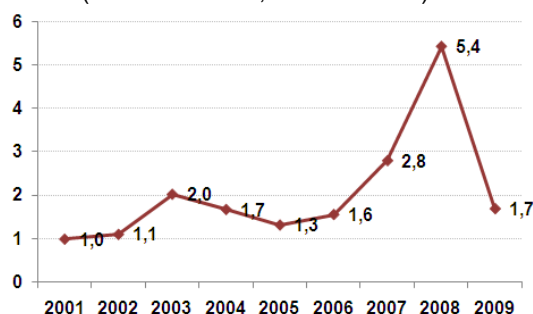
Variaz. % annua costo operativo per t*km trasporto pax
(Anni 2001-2009)



La copertura dei costi di rete, oltre che nel corrispettivo contrattuale, trova un considerevole contributo nella voce di bilancio degli **altri proventi d'esercizio**, qui considerata in quanto riconducibile in prevalenza alla gestione caratteristica dell'infrastruttura e più segnatamente alla valorizzazione economica dei beni che ne fanno parte e delle risorse umane e tecnico-strumentali afferenti (ad es., canoni attivi su immobili e aree, lavorazioni per conto terzi). Il dato e l'impatto degli **"altri proventi"** presentano, d'altra parte, elevate fluttuazioni, **oscillando tra un minimo di 1 milione di euro (2001) sino a un massimo di oltre 5**. il dato 2008 è da considerarsi del tutto eccezionale e legato alla gestione contabile dei processi riorganizzativi in corso; in sua assenza, il dato medio annuo degli altri proventi è pari a **1,6 milioni di euro**.

Figura 200

Altri proventi della gestione infrastrutture
(Anni 2001-2009, milioni di euro)



5.6.3.3 Addetti, produttività e costo del personale di rete

La **gestione della rete ferroviaria regionale impegna nel 2010 un organico complessivo di poco superiore alle 240 unità**, con una crescita complessiva del 9% circa dal 2001 e andamenti alternati nell'arco dell'intero periodo (dovuti al duplice effetto della crescita delle infrastrutture in esercizio e dei processi riorganizzativi e aggregativi aziendali, intervenuti, con particolare rilievo, a partire dal 2007).

Figura 201

Personale addetto alla gestione delle infrastrutture
(Anni 2001-2010)

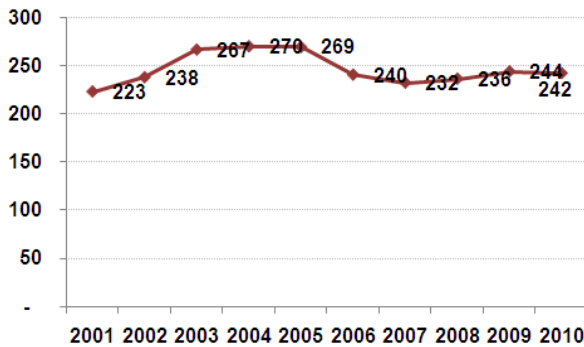
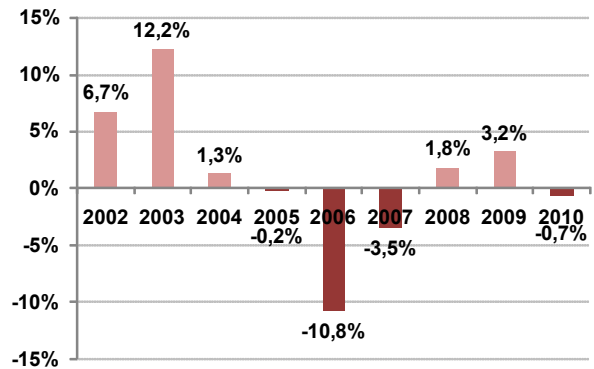


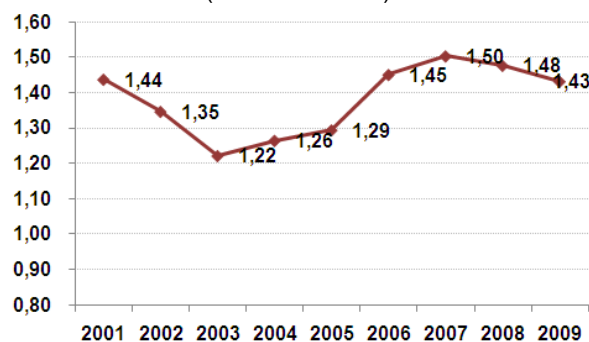
Figura 202

Variazione % annua del numero degli addetti alla rete
(Anni 2001-2010)



La **produttività**, legata alle fasi di potenziamento e messa a produzione di nuove tratte, oscilla **tra un minimo di 1,2 km a un massimo di 1,5 km di rete per addetto** (o, in altri termini, sono necessari 0,68 - 0,82 addetti per la gestione/manutenzione di ogni km rete).

Figura 203
km di rete/addetto
(Anni 2001-2009)



Il **costo complessivo del personale addetto alla rete** (lordo IRAP) presenta un trend di crescita "per quinquennio": nel primo, da un dato iniziale intorno ai 9 milioni di euro passando ai 12 (+38%); nel secondo, superando quota 13 milioni di euro (ulteriore 12% di aumento). La **variazione media annua** nell'intero periodo è pari al 5,8%.

Il **costo medio annuo per addetto** (sempre al lordo IRAP), con progressione maggiormente regolare, si porta dagli iniziali 39.000 euro (2001) alla soglia dei **55.000 euro** (2009), **con un incremento complessivo del 41%**.

Figura 204
Costo del personale addetto alla rete
(Anni 2001-2009, milioni di euro)

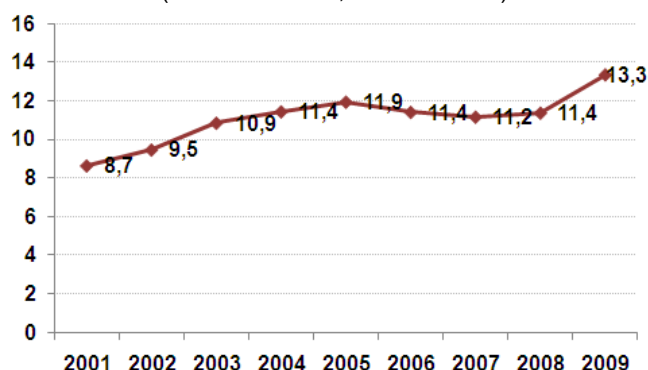
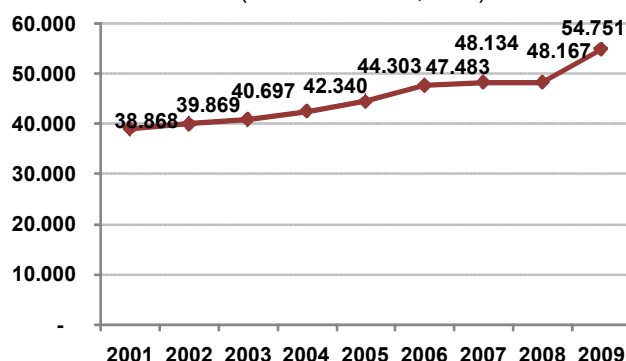


Figura 205
Costo medio per addetto del personale di rete
(Anni 2001-2009, euro)



La **dinamica del costo del lavoro** nel periodo (tasso medio annuo di crescita del 4,5%), anche in esito ai diversi rinnovi del CCNL, si discosta sensibilmente dalla **dinamica inflazionistica** (indice dei prezzi FOI senza tabacchi, 2%), inducendo forti oscillazioni nell'**incidenza dei costi del personale** sul totale dei costi aziendali, compresa tra un minimo del 64% (2002) e un massimo del 76% (2005) e con un dato medio di periodo attestato al 69%.

Figura 206
Variazione % costo/addetto e FOI
(Anni 2001-2009)

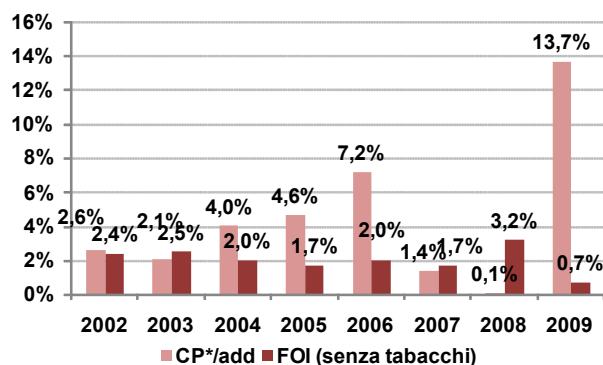
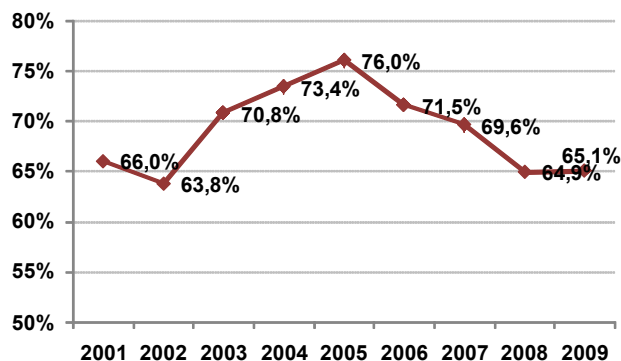


Figura 207
Rapporto % costo personale Vs costo operativo rete
(Anni 2001-2009)



5.6.3.4 Efficiacia-Efficienza-Economicità della rete

Il **corrispettivo contrattuale regionale** concorre alla **copertura dei costi operativi dell'infrastruttura** per un valore medio pari al 72%, dato che raggiunge l'84% dove si considerino anche gli "altri proventi" della gestione caratteristica.

Figura 208

Rapporto % corrispettivo contrattuale Vs costi operativi
(Anni 2001-2009)

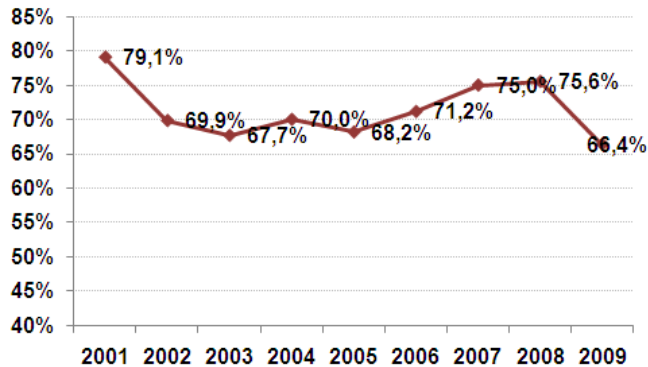
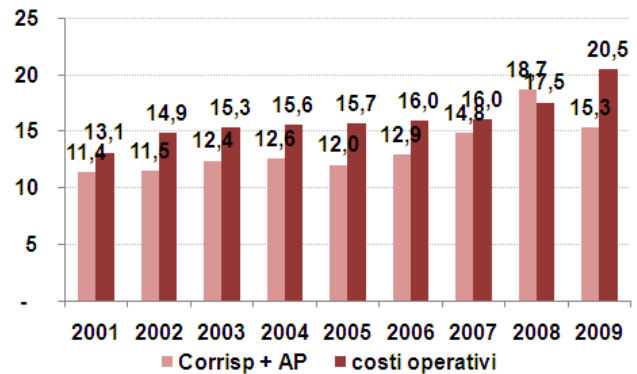


Figura 209

Corrispettivo e altri proventi Vs costi operativi
(Anni 2001-2009, milioni di euro)



Il **fabbisogno residuo** dell'infrastruttura per conseguire il pareggio di bilancio ossia la copertura integrale dei costi di gestione, si attesta in media a **1,6 milioni di euro** all'anno, considerando tra le voci di ricavo anche gli altri proventi.

Tale fabbisogno, che in linea di principio dovrebbe trovare copertura in un "pedaggio di pareggio", per dare un ordine di grandezza, potrebbe essere determinato rapportandolo ai **volumi di servizio offerti** (treni*km), considerando il trasporto svolto sulla sola rete regionale ovvero bilanciandolo con quello svolto su quella nazionale.

5.6.4 Canoni di utilizzo dell'infrastruttura nazionale

Con due Decreti, del 21 e 22 marzo 2000, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha determinato i **criteri per la quantificazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale**, introducendo quindi un costo specifico per l'occupazione di "tracce" lungo le linee rimaste di competenza dello Stato, suddivise in tre categorie in relazione alle loro caratteristiche funzionali e tecniche.

I canoni richiesti alle imprese ferroviarie dal gestore dell'infrastruttura nazionale (RFI SpA) sono poi stati adeguati al tasso di inflazione e aggiornati con successivi Decreti ministeriali.

Questa voce di costo, unitamente ai suoi adeguamenti al tasso di inflazione, cosa non avvenuta anche se prevista dal quadro normativo per i trasferimenti garantiti dallo Stato alle Regioni per i Contratti riguardanti i servizi di loro competenza sulla Rete Nazionale – trasferimenti praticamente immutati dal 1999 - ha concorso in questi anni a esercitare ulteriori pressioni sulle stesse Regioni, che si sono dovute confrontare con richieste di incremento dei corrispettivi da parte di Trenitalia, anche dovute a questa voce di costo, senza poter contare su risorse aggiuntive.

Negli scorsi anni è stata avanzata (prima da RFI e poi, recependola, dal Ministero dei Trasporti) una proposta finalizzata all'introduzione di un **nuovo criterio per la quantificazione del pedaggio** per l'accesso all'infrastruttura nazionale, il cui decreto attuativo, in base a quanto stabilito dal primo comma dell'art. 17 del D.Lgs. 188/03 (riguardante l'attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria) **deve prima acquisire "l'intesa" con le Regioni per i servizi di loro competenza**.

Queste ultime hanno, congiuntamente, posto resistenza alla sua entrata in vigore nei termini proposti, poiché ritengono che la quota dei pedaggi del trasporto pubblico locale, inclusi gli oneri derivanti dall'applicazione dell'ultimo comma dell'articolo 17 del D.Lgs. 188/03 - con particolare riferimento agli oneri aggiuntivi per i servizi previsti dall'art. 20 dello stesso decreto legislativo, ad oggi ancora in gran parte indeterminati - comportino specifiche penalizzazioni e ulteriori aggravii ai costi sinora sostenuti dalle imprese e, conseguentemente, ulteriori elementi di sofferenza nella gestione dei relativi contratti. Al momento la proposta per l'introduzione di un nuovo criterio pare accantonata.

I costi dei canoni di accesso alla rete nazionale per i servizi di competenza della Regione Emilia-Romagna, corrispondenti nel 2010 a circa 30 milioni di euro, incidono per più del 17% dei costi del trasporto e per circa il 15% dei costi totali sostenuti dal Consorzio Trasporti Integrati, a fronte di compensazioni regionali corrispondenti a circa 70 milioni di euro.

5.7 INVESTIMENTI PER LA MOBILITÀ FERROVIARIA

5.7.1 Interventi nell'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI

La possibilità di potenziare, razionalizzare e migliorare i servizi ferroviari è anche fortemente legata agli **investimenti che vengono posti in essere sulla rete infrastrutturale**.

Gli interventi realizzati negli ultimi anni da RFI su impianti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ricadenti nei limiti amministrativi della regione Emilia-Romagna, risultano i seguenti:

- **raddoppio del binario sulla linea Bologna-Verona** (completamento della tratta mancante Tavernelle E-Nogara).

Impegno complessivo di spesa: 846 milioni di euro;

Tabella 52
Raddoppio binario linea Bologna-Verona

Lavori	Stato lavori	Previsioni anno di completamento	Spesa prevista (milioni di euro)
Tavernelle E. - San Giovanni in Persiceto	Completati		31,4
San Giovanni in Persiceto - Crevalcore	Completati		13,1+41,7
Crevalcore - San Felice sul Panaro	Completati		192,4
Poggio Rusco - Nogara	Completati		(compresi nei 192)
San Felice s/P.-Poggio Rusco (ultimo lotto)	Completati		84,7
Nuovo Ponte sul Po (prima fase: pile e fondazioni)	Completati		24,2
Nuovo Ponte sul Po (seconda fase: impalcato in acciaio)	Completati		25
Adeguamento alimentazione elettrica e nuove sottostazioni elettriche	Completati		12,9
Apparati centrali di 4 Stazioni/Posti Comunicazione	Completati		15,9
Attrezzaggio tecnologico definitivo (BABcc)	In corso	Oltre il 2011	40,7
Soppressione passaggi a livello (con viabilità sostitutiva)	In corso	2011	n.d.
Adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche	Completati		n.d.

- **potenziamento della linea Ravenna-Rimini** (in corso)

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: 15 milioni di euro, Regione Emilia-Romagna ed Enti locali 8,3 milioni di euro (come da relativo Protocollo di intesa del 12/9/2003, i lavori sono stati avviati nel 2005) per:

- realizzazione nuove fermate;
- soppressione passaggi a livello;
- velocizzazione incroci dei treni regionali nelle stazioni (**completato**);
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;

- **potenziamento linea Bologna-Castelbolognese-Rimini** (in corso)

Impegni e/o programmi di spesa RFI Bologna: 69,9 milioni di euro nella tratta Bologna-Castelbolognese e circa 50 milioni di euro nella tratta fino a Rimini, per un totale di circa 119,9 milioni di euro per:

- velocizzazione itinerari dei treni regionali nelle stazioni **(completato)**;
- nuovi apparati di sicurezza in stazione e linea, adeguamento per SCC (15,1 milioni di euro);
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- soppressione passaggi a livello;
- marcia parallela dei treni **(completato)**;

■ **potenziamento linea Castelbolognese-Ravenna** (in corso)

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: circa 7,5 milioni di euro per prima fase (come da relativo Protocollo di intesa) per:

- velocizzazione itinerari dei treni regionali nelle stazioni;
- nuovo apparato di sicurezza/PRG in stazione di Lugo;
- soppressione passaggi a livello;
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- aumento della capacità della linea;

■ **Servizio Ferroviario Metropolitano nel nodo di Bologna** (in corso)

Impegni/programmi di spesa: RFI Bologna: 62 milioni di euro per:

- nuove fermate in area urbana ed extraurbana;
- velocizzazione incroci/itinerari dei treni regionali nelle stazioni;
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- soppressione passaggi a livello;
- rinnovo apparecchiature di sicurezza;

■ **completamento doppio binario Bologna-Padova**

Impegni/programmi di spesa RFI Bologna: circa 135 milioni di euro per:

- quadruplicamento Corticella-Castelmaggiore (26 milioni di euro) **(completato)**;
- nuovo Ponte e ricondizionamento vecchio ponte sul Po tra Pontelagoscuro e Occhiobello (prima fase 4,8 milioni di euro, totale 58 milioni di euro) **(completato)**;
- nuovo attrezzaggio tecnologico **(completato)**;
- soppressione passaggi a livello (in corso);
- collegamento diretto Sermide-Codigoro/Ravenna con sottoattraversamento linea di RFI (in corso);

■ **completamento doppio binario linea Pontremolese (Parma-Borgo Val di Taro-La Spezia)**

Impegni/programmi di spesa RFI Firenze: 557 milioni di euro per opere in corso, e circa 2.304 milioni di euro per completamento raddoppio intera tratta in Legge Obiettivo per:

- adeguamento funzionale galleria del Borgallo **(completato)**;

- doppio binario Solignano-Fornovo (prima fase Solignano-P.M. Osteriazza, 190 milioni di euro, lavori in corso);
- soppressione PL Parma-Fornovo;
- doppio binario Parma-Fornovo;
- adeguamento stazioni/eliminazione barriere architettoniche;
- galleria di base Berceto-Pontremoli.

Il CIPE con delibera del 6 marzo 2009 ha confermato l'assegnazione di 234,6 milioni di euro per la realizzazione della nuova tratta Parma-Vicofertile. La relativa progettazione è già stata avviata;

■ **potenziamento linea Faenza-Borgo San Lorenzo** (lavori bloccati)

Impegni/programmi di spesa RFI Firenze (dato non fornito) per:

- adeguamento linea per il trasporto merci (da 15 t/asse a 22,5 t/asse) e velocizzazione;

■ **potenziamento linea Piacenza-Alessandria** (in corso)

Impegni/programmi di spesa RFI Milano (dato non fornito) per:

- potenziamento elettrificazione;
- soppressione passaggi a livello;
- rinnovo apparati di sicurezza;
- quadruplicamento Tortona - Voghera con salto di montone (PPI 2002-stima parametrica: 600 milioni di euro).

■ **Attivazioni di RFI con ricadute sui servizi ferroviari regionali Emilia-Romagna nel periodo 2007-2009** (secondo le informazioni in possesso della Regione):

2007:

- 31/3/2007: doppio binario da Crevalcore a San Felice sul Panaro (formale), con soppressione di PM Bolognina e sospensione servizio a Camposanto, linea Bologna-Verona, l'attivazione reale è avvenuta il 21/4/2007;
- 31/3/2007: BABcc 3/3 da P.M. Tavernelle a Crevalcore e del BABcc 2/2 da Crevalcore a San Felice sul Panaro, con marcia parallela, linea Bologna-Verona;
- 27/5/2007: telecomando (CTC) di P.M. Tavernelle e S.G. Persiceto (dal DCO Nodo di Bologna), linea Bologna-Verona;
- 10/6/2007: sospensione servizio viaggiatori a Lavino per urgenti lavori connessi all'AV;
- 23/6/2007: interconnessione tra le linee Bologna-Verona e la costruenda AV nella zona "ex-Bivio-Lavino";
- 29/7/2007: semplificato piano binari di Imola e attivate deviate a 60 km/h per binari di precedenza;

- 5/8/2007: nuova stazione “S. Viola” e BABcc 3/3, estensione marcia parallela da P.M. Tavernelle a Bivio Bologna Nord, ACC di Bivio Tavernelle, linea Bologna-Verona, parziale disattivazione ACEI “Bivio S.Viola”;
- 30/9/2007: aumento Vmax linea Bologna-Ferrara e soppressione binari di precedenza a Poggio Renatico;
- 7/10/2007: ACC del P.M. Lavino sulla linea Bologna-Piacenza/Cintura nel Nodo di Bologna e quadruplicamento “di fatto” Castelfranco E.-Bologna C.le (in telecomando dal DCO Nodo), utilizzato prevalentemente dai treni regionali e non più dai merci;
- 7/10/2007: disattivazione di tutti i deviatori della stazione di Villa Cadè, servizio viaggiatori già soppresso, linea Bologna-Piacenza;
- 11/11/2007: soppressione Bivio/PC S. Viola con trasferimento funzioni residue all'ACC di stazione S. Viola; attivazione marcia parallela da stazione S. Viola a Casalecchio G., linea Bologna-Porretta;
- 8/12/2007: ACC di Faenza (RA) sulla linea Bologna-Rimini;
- 9/12/2007: riapertura fermata di Camposanto, linea Bologna-Verona;
- 23/12/2007: ACEI Poggio Rusco (MN) per lavori doppio binario Bologna-Verona;
- 29/12/2007: nuovo DCO evoluto linea Bologna-Porretta-Pisoia con sede a Bologna (“ottagono”).

2008:

- 3/2/2008: ACC di Bivio S. Vitale sulla linea Bologna-Rimini/Cintura a Bologna (in telecomando dal DCO Nodo), nuovo BABcc 3/3 P.M. Mirandola O.-Bologna C.le ed estensione marcia parallela fino a Bologna C.le.
- 27/2/2008: ammissione marcia parallela tra Occhiobello e Castelmaggiore in entrambi i sensi di marcia;
- 1/6/2008: fermata “Calderara-Bargellino” (formale) linea Bologna-Poggio Rusco-Verona, l'apertura al servizio viaggiatori è avvenuta il 15/9/2008;
- 9/6/2008: spostamento telecomando lato “emiliano” della linea Pontremolese (tratta Parma-Borgo VT e Fornovo-Fidenza) da Fornovo a Pisa (sala SCC).
- 29/6/2008: P.M. e ACC di Piacenza Ovest linea Piacenza-Milano (in telecomando da Piacenza);
- 30/7/2008: fermata “San Lazzaro di Savena” (formale) linea Bologna-Pesaro, l'apertura al servizio viaggiatori è avvenuta il 14/12/2008;
- 24/8/2008: deviate a 60 km/h in stazione di Riola;
- 15/9/2008: sottopassaggio e ingresso contemporaneo dei treni incroianti in stazione di Riola (soppressione delle maniglie “RAR”), innalzamento marciapiedi a 55 cm sul p.d.f., linea Bologna-Porretta-Pistoia;
- 30/9/2008: “liberi transiti” su due binari di Bologna Centrale (1° e 3°) da Prato per linea Verona e AV/AC e da linea Verona e AV/AC verso Prato;
- 12/10/2008 e 26/10/2008: binari definitivi linea Piacenza-Milano (tradizionale) nel tratto S.Viola-Bologna Centrale;
- 26/10/2008: doppio binario San Felice sul Panaro - Poggio Rusco (formale), con soppressione della stazione di Mirandola (ora solo fermata), linea Bologna-Poggio Rusco-Verona, l'attivazione reale è avvenuta il 14/11/2008;

- 30/11/2008: terza fase ACC Milano Rogoredo;
- 1/12/2008: nuovo fascio binari “Scalo Candiano” a Ravenna a servizio della “Dorsale sinistra Candiano” del Porto, collegato a tutte le linee affluenti e inserito nell’ACEI di Ravenna;
- 14/12/2008: fermata “Vaio-Ospedale” (formale) linea Fidenza-Salsomaggiore, l’apertura al servizio viaggiatori è avvenuta il 12/4/2009;
- 14/12/2008: doppio binario da Poggio Rusco a Nogara (formale), soppressione delle stazioni di Revere Scalo e Ostiglia (ora solo fermata) e delle fermate Revere e Roncanova, linea Bologna-Poggio Rusco-Verona, l’attivazione reale ha riguardato solo 1 binario da Poggio Rusco a Ostiglia, il secondo (Ponte sul PO) è previsto per il 12/6/2009;
- 14/12/2008: linea AV/AC Milano-Bologna nel tratto Bivio Melegnano-Bivio Castelfranco Est (i tratti di estremità erano già in esercizio);
- 30/12/2008: telecomando bivi del Nodo di Verona dalla sala SCC di Verona Porta Nuova, tutte le linee.

2009:

- 8/2/2009: ACEI di Imola linea Bologna-Pesaro;
- 8/3/2009: ACC di Bologna San Ruffillo, linea Bologna-Prato, in telecomando dal CTC del Nodo di Bologna.
- 23/4/2009: sottopassaggio e ingresso contemporaneo dei treni incroianti in stazione di Lido di Classe/Lido di Savio (soppressione delle maniglie “RAR”), innalzamento marciapiedi a 55 cm sul p.d.f., linea Ravenna-Rimini;
- 24/5/2009: ACC “esteso” prima fase stazione di Bologna Centrale, comprendente anche i binari da 4 a 7 Ovest in precedenza controllati da Cabina Ravone ed il nuovo binario 3EST a servizio della linea Bologna-Portomaggiore gestita da FER;
- 26/6/2009: telecomando linea Parma-Piadena dal Posto Centrale DCO di Cremona;
- 30/6/2009: telecomando tratta Bivio S.Lucia –Nogara (e) dalla sala SCC di Verona Porta Nuova, linea Bologna-Poggio Rusco-Verona;
- 1/7/2009: esercizio “non commerciale” nuova linea AVAC Firenze-Bologna tra le stazioni di Firenze Castello e Bologna San Ruffillo (interconnessioni AVAC-linea storica);
- 12/7/2009: nuova stazione Villa Selva tra Forlì e Forlimpopoli, linea Bologna-Pesaro, a servizio del futuro scalo intermodale omonimo;
- 26/7/2009: doppio binario da Poggio Rusco a Ostiglia (reale), completamento linea Bologna-Verona;
- 30/7/2009: sottopassaggio e ingresso contemporaneo treni incroianti in stazione di Cesenatico (soppressione delle maniglie “RAR”), linea Ravenna-Rimini;
- 31/7/2009: lettere “D” e “A” luminose in stazione di Poggio Rusco per esercizio in autocomando ed impresenziato, linea Bologna-Verona;
- 23/8/2009: variante di tracciato tra Soliera Modenese e Modena comprendente sedime per doppio binario e fermata “Villanova San Pancrazio”(al rustico), linea Verona-Mantova-Modena;
- 6/9/2009: terza fase ACC Milano Rogoredo, con marcia parallela Rogoredo-Lambrate sui 4 binari delle linee “Genova” e “Bologna”;
- 15/11/2009: soppressione formale Bivio “Bologna Nord” (ora inserito nell’ACC S. Viola, che da stazione diventa Posto Movimento);

- 26/11/2009: telecomando tratto Nogara-Poggio Rusco (e) dalla sala SCC di Verona Porta Nuova, linea Bologna-Poggio Rusco-Verona;
- 29/11/2009: libero transito sui binari II e V di Bologna Centrale (privi di marciapiede) per treni non aventi fermata a Bologna;
- 4/12/2009: esercizio commerciale nuova linea AVAC Firenze-Bologna tra le stazioni di Firenze Castello e Bologna San Ruffillo (interconnessioni AVAC-linea storica);
- 6/12/2009: interconnessione Piacenza EST sulla linea AV/AC Milano-Bologna nel tratto Piacenza Ovest-PC Fiorenzuola;
- 13/12/2009: fermata “Musiano-Pian di Macina” linea Bologna-Prato, contestuale apertura al servizio viaggiatori;
- 13/12/2009: funzionalità “Infill 200” tra San Felice s/P e Nogara (non omologata da ANSF in quanto non conforme alle STI), linea Bologna-Poggio Rusco-Verona;
- 13/12/2009: tratta Parma-Torrigliola San Polo della linea Parma-Brescia, chiusa per l'esecuzione dei lavori connessi all'AVAC e relativa Interconnessione Parma EST;
- 29/12/2009: trasferimento Posto Centrale CTC “linee della Romagna” da Ravenna a Bologna nella “sala esercizio Rete Regionale” (ottagono).

2010:

- 3/2/2010: sottopassaggio e ingresso contemporaneo treni incrocianti in stazione di Igea Marina (soppressione delle maniglie “RAR”), linea Ravenna-Rimini;
- 14/2/2010: linea Padova Campo Marte-Occhiobello passa sotto la competenza del COER Bologna;
- 17/3/2010: seconda fase nuova stazione Villa Selva tra Forlì e Forlimpopoli, linea Bologna-Pesaro, a servizio del futuro scalo intermodale omonimo;
- 31/3/2010: deviate a 60 km/h in stazione di Cesenatico (tutte), linea Ravenna-Rimini;
- 30/4/2010: trasformazione della stazione di Poggio Renatico in Posto di Comunicazione, linea Bologna-Padova;
- 9/5/2010: trasformazione della stazione di Cadeo in fermata, linea Bologna-Piacenza “storica”;
- 6/6/2010: Bivio Tavernelle diventa Bivio/PC Tavernelle e telecomando tratta Bologna-Crevalcore esteso fino a Poggio Rusco compresa, linea Bologna-Verona;
- 18/7/2010: ACEI di Castelbolognese R.T. (tutte deviate a 60 km/h, libero transito da/per Ravenna), telecomando di Imola dal CTC del Nodo di Bologna, linea Bologna-Pesaro;
- 7/8/2010: ingresso definitivo indipendente linea Porrettana in stazione di Bologna C.le, linea Bologna-Porretta-Pistoia;
- 27/8/2010: soppressione binario di incrocio a Valdibrana, linea Bologna-Porretta-Pistoia;
- 4/11/2010: marcia parallela Padova-Ferrara;
- 4/11/2010: marcia parallela Imola-Faenza;
- 28/11/2010: ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) nella parte “occidentale” della Cintura di Bologna (Lavino-Bivio-Arcoveggio e raccordi);
- 28/11/2010: abbassamento della velocità massima sulla parte “occidentale” della Cintura di Bologna (Lavino-Bivio-Arcoveggio e raccordi);

- 5/12/2010: aumento velocità massima (ranghi C e P) da Milano Rogoredo a Bivio Melegnano, linea AVAC Milano-Bologna;
- 12/12/2010: interconnessione "Parma EST" tra la interconnessione "Piacenza EST" e la stazione "Medio Padana", linea AVAC Milano-Bologna;
- 12/12/2010: doppio binario Parma-1°bivio Parma EST, percorso dai treni Regionali della linea Parma-Suzzara e, in parte, dai treni Regionali Parma-Brescia;
- 12/12/2010: aumento velocità massime nel tratto Parma-1°bivio Parma EST.

■ Problemi di capacità su alcune linee

Nell'ambito dello studio degli orari che si svolge durante l'anno in vista dell'attivazione delle nuove offerte in concomitanza con il "**cambio orario europeo**" di dicembre, la Regione ha più volte segnalato e richiesto **adeguamenti impiantistici su varie linee** sia a binario unico che doppio per risolvere alcuni problemi di capacità che compromettono a volte la stabilità dell'orario o la possibilità di offrire servizi rigidamente cadenzati. In molti casi, tali carenze e i conseguenti conflitti di circolazione vengono risolti spesso a danno del trasporto regionale, in favore di altri servizi.

Pur trattandosi in massima parte di interventi puntuali dal costo limitato, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale solo in casi limitati ha ritenuto di accogliere le richieste regionali.

Nel corso degli ultimi anni, il Gestore ha proceduto alle **eliminazioni di numerosi binari di incrocio/precedenza su diverse linee a binario unico**, in corrispondenza di stazioni che sono state quindi trasformate in "fermate"; la capacità di tali linee, a giudizio della Regione, è quindi diminuita. Si segnalano in particolare non più utilizzabili alcune stazioni sulla linea Ferrara-Ravenna-Rimini, per la particolare sofferenza in cui essa versa.

■ Soppressione passaggi a livello

Prosegue sulle linee principali l'eliminazione dei passaggi a livello. Sulla Bologna-Piacenza il 30/3/2007 è stato soppresso l'ultimo passaggio a livello (il PL km 103+031). Il 16/12/2010 è stato soppresso l'ultimo PL della linea Rimini-Pesaro, posto al km 112+375.

In tempi brevi scompariranno anche gli ultimi sulla Bologna-Rimini (sono 2 a Castel Bolognese con lavori in corso) e sulla Bologna-Ferrara (4 di cui 3 a Bologna, dove sono recentemente ripresi i lavori in seguito a riaffidamento), mentre proseguono le attività lungo altre linee, tra cui la zona di Lugo (soppressi 2 nel 2010) e la linea Ravenna-Rimini.

In particolare, sulla Bologna-Verona (restano 2 passaggi a livello a Bologna) e sulla Modena-Soliera i lavori per il doppio binario porteranno alla soppressione di quasi tutti i PL rimasti.

Per gli importanti lavori di potenziamento che interessano la linea, inserita dell'itinerario TiBre, meritano una particolare attenzione gli interventi in corso sulla Parma-La Spezia (Pontremolese). Dal 1992 al 2009 sono stati soppressi 34 P.L. di cui 14 in territorio dell'Emilia-Romagna.

Nel 2010 le soppressioni in corso di realizzazione hanno riguardato: nel comune di Collecchio: 9 passaggi a livello su strade pubbliche e 2 passaggi a livello che interessano la viabilità privata; nel comune di Parma: eliminazione di altri 5 PL.

Importo complessivo dell'appalto: circa 20.000.000 di euro. I lavori sono stati consegnati nel novembre del 2010. Il tempo contrattuale previsto è di 510 giorni naturali consecutivi.

■ Nuova stazione di Parma

Nell'ambito dei lavori di ristrutturazione e rinnovamento della stazione di Parma, entrati nel vivo nei primi mesi del 2009 per quanto riguarda la parte più strettamente ferroviaria, due degli 8 binari (l'VIII è tronco) di cui dispone la stazione verranno messi fuori servizio a rotazione per circa 6-8 mesi per permettere la realizzazione dei nuovi marciapiedi e dei sottopassaggi, come previsto nei progetti di ammodernamento di tutta l'area della stazione.

Sono già stati completati i principali lavori in corrispondenza dei binari 7, 8, 5, 6, 1 e 2. Il completamento dei lavori che attengono i binari è previsto entro il 2011.

La realizzazione dei lavori sta creando sensibili condizionamenti alla circolazione ferroviaria, in particolare per quelle relazioni che si attestano alla stessa stazione.

■ Nuova stazione AV di Reggio Emilia

La nuova stazione AV è elemento costitutivo del "nodo intermodale di Mancasale", dove la linea AV si incrocia con la linea ferroviaria regionale RE-Guastalla, divenendo quest'ultima elemento funzionale di alimentazioni del traffico della prima.

Nel dicembre 2008 è stata sottoscritta una Convenzione tra Regione Emilia-Romagna, Provincia di Reggio Emilia, Comune di Reggio Emilia, RFI SpA, TAV SpA e Consorzio ACT di Reggio Emilia, per la realizzazione del "Nuovo nodo intermodale".

La spesa complessiva per la sua realizzazione è di circa 80 milioni di euro; spesa in larga misura sostenuta da fondi messi a disposizione dalla Regione nell'ambito degli interventi sul nodo.

I lavori sono in avanzata fase di realizzazione. Al momento della stesura del presente documento risultava completata l'intera palificata di fondazione e quasi ultimati i sovrastanti "plinti".

La loro ultimazione è programmata per la fine del 2012.

■ Nuova interconnessione AV "Modena Ovest"

Si stanno completando, con un certo ritardo rispetto ai tempi originariamente previsti, i lavori dell'interconnessione "Modena Ovest" della linea AV/AC Milano-Bologna. In tale ambito è previsto il raddoppio del binario della linea Modena-Mantova tra le stazioni di Modena e Soliera (in prima fase da Modena a Villanova). L'attivazione è attualmente prevista entro il 2011.

■ Attività di contenimento del rumore ferroviario lungo le linee di RFI SpA

Nel 2001 la Regione Emilia-Romagna (Direzione Generale Ambiente e Difesa del suolo e della costa), RFI e il Comune di Bologna hanno sottoscritto un protocollo di intesa per la progettazione e realizzazione di barriere antirumore lungo alcune tratte ferroviarie particolarmente critiche ricadenti nel territorio di tale comune. Ad oggi tali interventi risultano avviati per i siti di via Bonvicini, via Emanuel e via Zagabria, con una durata contrattuale per l'esecuzione di "365 giorni naturali consecutivi".

Nel 2003 è stato sottoscritto un Protocollo di intesa tra Regione, RFI e tutte le Province della regione per la progettazione di barriere antirumore lungo alcune tratte ferroviarie particolarmente critiche ricadenti nei loro territori (cd. "progetti pilota"). Attualmente quasi tutte le Province hanno completato la "progettazione acustica", inviata a RFI per l'approvazione. Alcune Province hanno ricevuto da RFI il "nulla osta" alla progettazione definitiva e stanno provvedendo in tal senso.

Questa attività è stata anche rallentata da difficoltà incontrate per l'acquisizione di dati di dettaglio e per l'effettuazione di misurazioni sulla circolazione ferroviaria.

Nel 2004 si è avuta la presentazione (e parziale approvazione in Conferenza Unificata) del cosiddetto **"Piano Nazionale di Risanamento"**, predisposto da RFI in conformità alla legislazione vigente. Vista la carenza di alcune basi dati utilizzate per la stesura del "Piano", la Conferenza ha ritenuto di approvare solo le prime 4 annualità di intervento (su un totale di 15), con facoltà per le Regioni di posticipare o anticipare gli interventi. Questa formulazione ha posto dei problemi interpretativi e operativi tra RFI, Ministero dell'Ambiente e Regioni, che ha portato a uno stallo di fatto degli interventi. RFI ha inviato ad alcuni Comuni i progetti preliminari delle barriere per l'approvazione di competenza.

E' ancora aperto il tavolo di confronto con i soggetti coinvolti per cercare di sbloccare la situazione e dare almeno avvio a una parte degli interventi previsti.

RFI ha comunque avviato, in accordo con i Comuni interessati, la progettazione acustica e preliminare di alcuni degli interventi delle prime 2 annualità, grazie alla mediazione, su alcuni aspetti progettuali, proposta dalla Regione.

■ **Accordi con gli Enti locali ed RFI per la ristrutturazione delle stazioni**

Nel 2010 sono stati conclusi o hanno raggiunto stadi molto avanzati i seguenti Accordi:

- sistemazione a standard "SFM" della stazione di Vergato, anche in relazione al miglioramento dell'accessibilità ai portatori di handicap ed alla disponibilità dei parcheggi; i lavori sono iniziati, per la parte di competenza del Comune di Vergato, nel gennaio 2011, quelli di competenza RFI inizieranno probabilmente nella seconda metà del 2011;
- realizzazione del parcheggio scambiatore della stazione di Riola in un'area lato fiume Reno;
- criticità dovute alla lunga chiusura dei Passaggi a Livello nella zona di Bellaria-Igea Marina.

5.7.2 Investimenti infrastrutturali sulla Rete Regionale

Nel 2009 è giunta a conclusione l'unificazione gestionale della rete ferroviaria che, ai sensi del D.Lgs. 422/97 e dei successivi decreti attuativi, era già stata **trasferita alla Regione Emilia-Romagna**. Le nove linee ferroviarie trasferite sono pertanto ora tutte gestite dalla FER Srl.

Nella figura sottostante è rappresentata la situazione oramai consolidata. Nella cartina sono indicate anche le tratte delle linee Parma-Suzzara e Suzzara-Ferrara che ricadono, in parte, nel territorio della regione Lombardia, oggetto di un apposito accordo tra Stato, Regione Emilia-Romagna e Regione Lombardia, intervenuto in tempi successivi (2005).

Figura 210
Le concessioni della rete ferroviaria della Regione Emilia-Romagna



La **FER Srl**, società a prevalente capitale regionale, dall'inizio del 2009 è **quindi concessionaria unica delle seguenti linee ferroviarie**:

- Bologna-Portomaggiore;
- Ferrara-Codigoro;
- Ferrara-Suzzara;
- Parma-Suzzara;
- Reggio Emilia-Ciano d'Enza;
- Reggio Emilia-Guastalla;
- Reggio Emilia-Sassuolo;
- Casalecchio-Vignola;
- Modena-Sassuolo.

Alla Regione spettano, oltre alle competenze in merito alla programmazione degli investimenti e al potenziamento delle infrastrutture, anche quelle previste dal D.P.R. 753/80, escluso quanto attiene alla **sicurezza ferroviaria rimasta di attribuzione statale**.

La Regione Emilia-Romagna ha in corso di attuazione un impegnativo **“Piano straordinario” per l'ammodernamento e il potenziamento delle proprie linee e per l'acquisto di nuovo materiale**

rotabile, il cui complessivo ammontare supera i 400 milioni di euro. Quasi la metà degli interventi previsti sono stati realizzati o sono prossimi ad esserlo. Particolare attenzione, in entrambi gli ambiti d'intervento, è stata prestata al **miglioramento delle condizioni di sicurezza**, anche in considerazione della forte integrazione che la Rete Regionale ha con quella Nazionale: i punti di interconnessione sono infatti ben nove.

I canali finanziari fanno capo alle **risorse che lo Stato ha assegnato alla Regione Emilia-Romagna**, sia per la Rete Regionale che per il materiale rotabile, nel contesto dell'acquisizione delle competenze previste dal D.Lgs. 422/97 (**circa 189 milioni di euro**), a risorse che fanno capo a **Fondi FAS (per 103 milioni di euro** - fondi non ancora trasferiti alla Regione) e, per la parte restante, a **fondi propri**.

Nel corso del 2010, a fronte di un'attenta gestione dei finanziamenti di provenienza statale, che vengono assegnati annualmente sulla base di "limiti d'impegno", si sono determinate delle economie dovute al non avere attinto anticipazioni dal mercato finanziario. La quota relativa a interessi non spesi ha consentito di rilanciare le risorse rese disponibili (pari a circa 70 milioni di euro) per **alimentare ulteriormente il Piano straordinario di investimento**, attualmente in corso di formalizzazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti **attraverso un "Accordo Integrativo" all'Accordo sottoscritto nel 2002**.

Di seguito si riportano gli interventi dell'Accordo Integrativo riguardanti unicamente la **Rete Regionale**, che nel 2010 sono stati completati, hanno avuto avvio o sono prossimi ad averlo. Non vengono elencati (nuovamente) gli interventi già conclusi, previsti nell'**Accordo di Programma tra la Regione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi del D.Lgs. 422/97** stipulato nel 2002, come aggiornato da atti integrativi di rimodulazione dello stesso Accordo, già evidenziati nel Rapporto di monitoraggio dello scorso anno.

Tabella 53
Interventi, avviati nel 2010, previsti dall'Accordo Integrativo all'Accordo di Programma
con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ci cui al D.Lgs. 422/97

Linea ferroviaria	Intervento	Finanziamento in euro	Stato dell'arte
Bologna - Portomaggiore			
	Contributo a RFI per sottopasso di stazione di Portomaggiore	900.000,00	in fase di progettazione
	Contributo al comune di Budrio per sovrappasso via Edera	1.500.000,00	in fase di progettazione
	Interventi per velocizzazione linea Bologna-Portomaggiore	1.500.000,00	intervento completato
Parma – Suzzara			
	Intervento di adeguamento e messa in sicurezza ponte sul torrente Enza a Sorbolo	1.300.000,00	intervento completato
Modena – Sassuolo			
	Contributo al Comune di Formigine per l'eliminazione di PL	2.558.078,10 (insieme ad alcune economie su altri interventi)	in fase di studio di fattibilità
Reggio Emilia – Ciano d'Enza			
	Contributo al comune di Cavriago per rifacimento ponte di via Arduini	350.000,00	in fase di progettazione
Tutte le linee			
	Interventi di modifica/adeguamento Impianti di Segnalamento IS (propedeutici al posizionamento SCMT/SSC "di terra")	5.100.000,00	in fase di studio di fattibilità
	Fornitura e installazione SCMT/SSC di terra	13.986.000,00	in fase di studio di fattibilità
	Implementazione del C.T.C. "unico" per tutta la rete regionale	5.000.000,00	in fase di studio di fattibilità

Riguardo ai finanziamenti destinati alla **Rete Regionale**, la cui copertura è previsto debba fare capo a **fondi FAS** o a **fondi regionali**, la situazione per gli interventi avviati è la seguente:

Tabella 54
Altri interventi sull'infrastruttura ferroviaria di proprietà regionale

Linea Ferroviaria	Intervento	Totale investimento in Euro	Finanziamento	Stato dell'arte
Bologna-Portomaggiore				
	Prosecuzione dell'interramento della tratta urbana in comune di Bologna	37.100.000	fondi FAS (Concorso finanziario del Comune di Bologna per circa 5.500.000)	in fase di approvazione il progetto definitivo che dovrà scaturire dalla prevista CdS
	Sottopasso stazione di Budrio	911.595,08	fondi regionali (Concorso finanziario del Comune di Budrio per 750.000)	intervento completato
Reggio E.-Sassuolo				
	Allungamento binari di incrocio nella stazione di Bosco	2.000.000,00	fondi F.A.S	in corso progettazione
Reggio E.-Sassuolo Reggio E.-Guastalla Reggio E.-Ciano d'E.				
	Riqualificazione delle stazioni e fermate del bacino reggiano	1.642.078,10	fondi F.A.S	in corso individuazione interventi
Modena-Sassuolo				
	Accordo per ammodernamento linea	12.441.921,00 di complessivi 15.000.000,00	fondi FAS	in corso studio di fattibilità per il potenziamento della linea (finanziato dalla Regione)
Suzzara-Ferrara				
	Potenziamento Officine Grandi Riparazioni di Sermide e viabilità limitrofa	2.800.000,00	fondi FAS	in fase di stesura la convenzione attuativa
Ferrara-Codigoro				
	ristrutturazione stazione di Ferrara P.Reno	1.500.000,00	fondi regionali	in fase di approvazione il progetto esecutivo

Da rilevare che la Regione ha valorizzato ulteriormente molti investimenti **aggregando risorse dalle Amministrazioni locali**.

Per il mantenimento in efficienza della rete e del materiale rotabile regionale, sono stati utilizzati anche i fondi previsti dalla Legge 297/78 (pari a circa 4,2 milioni annui e rimasti tali da oramai più di un decennio) rivolti soprattutto alle **manutenzioni straordinarie e ai rinnovi**. Nel 2011 con i “tagli” ai trasferimenti imposti dal Governo (tali risorse sono state totalmente azzerate), la Regione si è vista **costretta a mettere a disposizione fondi propri**, di pari ammontare, per compensare e continuare a garantire un'esigenza evidentemente ineludibile.

Gli interventi finanziati dalla Legge 297/78, riguardanti sia la Rete Regionale che il materiale rotabile, è previsto dalla L.R. 30/98 che debbano essere definiti e gestiti tramite un programma triennale di attuazione. In relazione a quanto già evidenziato riguardo ai “tagli” del Governo e alla sostituzione nel triennio di fondi regionali a quelli statali comunque assegnati nel primo anno dello stesso triennio, **l'assegnazione delle risorse viene al momento garantita anno per anno**. Di seguito si riporta comunque la suddivisione di quanto previsto in un intero arco triennale, con avvio nel 2010.

Tabella 55
Interventi finanziati dalla L. 297/78
 (Programma annuale 2010)

Aziende ferroviarie	Linee	Totale 2010
FER Srl	Linee: Suzzara-Ferrara, Ferrara-Codigoro, Bologna-Portomaggiore Parma-Suzzara	3.123.531,32
FER Srl (Consorzio ACT sino al 31/12/2008)	Linee Reggiane: Reggio E.-Sassuolo, Reggio E.-Guastalla Reggio E.-Ciano d'Enza	361.519,83
FER Srl (ATCM. SpA sino al 31/12/2007)	Modena-Sassuolo	343.960,29
FER Srl (ATC SpA sino al 31/1/2009)	Casalecchio-Vignola	413.165,52
Totale		4.242.176,96

Si richiamano anche i **finanziamenti derivanti dalla “ex Lege 910/86”**, risorse che, pur rimaste in capo allo Stato, coinvolgono direttamente la Regione in quanto proprietaria delle linee ed ente titolato, ai sensi del D.P.R. 753/80, all'approvazione dei progetti e all'apertura al pubblico esercizio delle opere costruite in tali ambiti.

Si riportano anche gli interventi riguardanti il **nuovo assetto dei trasporti ferroviari nel comune di Ferrara**, così suddivisi per opere e canali di finanziamento:

- **collegamento diretto delle linee ferroviarie Suzzara-Ferrara e Ferrara-Ravenna**
 - Legge 211/92 (CIPE 22/06/00) € 21.443.290,45
 - Legge 611/96 € 3.449.932,09
 - Legge 296/06 € 3.670.722,42
 - Comune di Ferrara € 3.098.741,39
 - 2° contributo Comune di Ferrara € 2.447.148,28
 - contributo RFI € 7.746.853,49
- **realizzazione di un servizio suburbano tra Ferrara e Cona sulla linea ferroviaria Ferrara-Codigoro**
 - Legge 211/92 € 13.169.650,93
 - Legge 297/78 € 1.291.142,25
 - Comune di Ferrara € 1.958.404,56

Queste due opere, in realtà rappresentano un unico e più vasto intervento relativo al **“Nuovo assetto del trasporto ferroviario del comune di Ferrara”**, oggetto di un Accordo sottoscritto l'8 giugno 1999 tra Ministero dei Trasporti e della Navigazione, Regione Emilia-Romagna, FS SpA Provincia e Comune di Ferrara e l'allora Gestione Governativa delle Ferrovie Padane. L'intervento, nella sua completezza prevede:

- la costruzione di una galleria ferroviaria cittadina contenente sia la linea ferroviaria Ferrara-Codigoro (Regionale) sia la Ferrara-Rimini (RFI), che permetterà di sopprimere i passaggi a livello presenti attualmente a Ferrara sulla via Bologna, arteria fondamentale per il traffico cittadino;
- una nuova bretella ferroviaria sulla linea Ferrara-Codigoro che collegherà il nuovo polo ospedaliero di S. Anna;
- la costruzione di un passante ferroviario interrato collegante le due linee Ferrara-Codigoro e Ferrara-Rimini con la linea ferroviaria Suzzara-Ferrara bypassando la stazione di Ferrara RFI;

- una nuova stazione ferroviaria - denominata Città del Ragazzo - sulla linea Ferrara-Codigoro alla prog. km 7+018, e tre fermate ferroviarie ubicate in via Boschetto, via S. Bartolo e presso il polo ospedaliero per migliorare l'accessibilità al sistema ferroviario di tipo suburbano nonché la soppressione di alcuni passaggi a livello presenti sulle strade interessate.

Gli interventi sono temporalmente suddivisi in una prima fase finalizzata a spostare temporaneamente il traffico ferroviario della linea Rimini-Ravenna-Ferrara sulla linea Regionale proveniente da Codigoro, anch'essa convergente nella stazione di RFI (questo anche per le partenze da Ferrara RFI in direzione Ravenna-Rimini e Codigoro): in tal modo si isola il tratto iniziale della linea Ferrara-Rimini permettendo la costruzione della galleria cittadina sopra citata. Successivamente nella seconda fase, a galleria ultimata, verrà dismessa la tratta iniziale della Ferrara-Codigoro, facendo transitare entrambe le linee ferroviaria Ferrara-Codigoro e Ferrara-Rimini all'interno della nuova galleria ferroviaria.

Attualmente sono in atto i lavori di prima fase. I treni provenienti della linea Rimini-Ravenna-Faenza dai primi mesi del 2011 (ma tramite attività che si sono svolte nell'ambito di tutto il 2010 e che sono attualmente in ulteriore sviluppo) sono stati instradati sulla linea regionale Ferrara-Codigoro. A tal fine a seguito delle attuali e **nuove normative sulla sicurezza ferroviaria** e in coerenza a quanto disposto dall'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria e dalla Direzione Generale del Trasporto Locale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la **FER Srl**, in qualità di gestore dell'infrastruttura regionale, nel febbraio 2011 **ha rilasciato** a due imprese ferroviarie (Trenitalia SpA e Linea SpA), che effettuano i servizi di trasporto sulla tratta in oggetto (ovviamente oltre alla stessa FER Srl), il **Certificato di Sicurezza Ferroviario**.

Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria regionale dell'Emilia Romagna (la FER Srl) è diventato pertanto in ordine di tempo uno dei primi, tra i gestori delle infrastrutture di competenza delle Regioni interconnesse con la Rete Nazionale (ai sensi del D.Lgs 422/97), ad emanare tali atti in quanto nel contesto delle reti regionali l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria non ha ancora acquisito le competenze normative e regolamentari che già svolge sulla Rete Nazionale in gestione a RFI SpA.



- intervento riguardante il trasporto rapido di massa della città di Reggio Emilia finanziato tramite la Legge 211/92 e per il quale la Regione, in aggiunta alle somme originali, ha concorso per 340.000,00 euro complessivi al fine di adeguare le caratteristiche della linea di trazione

elettrica da Reggio E. a Bagnolo in Piano, in considerazione della futura elettrificazione di tutta la linea Reggio Emilia Guastalla.

Di seguito vengono sommariamente indicati i **principali interventi, suddivisi per linee ferroviarie, che sono stati effettuati o approvati nel corso dell'anno 2010 e nei primi mesi del 2011:**

Tabella 56
Interventi sulle linee ferroviarie
(Anno 2010 – Primi mesi 2011)

Linea Ferrara-Codigoro
Sono state avviate le procedure per l'approvazione del progetto di ristrutturazione e riqualificazione della stazione ferroviaria di Ferrara Porta Reno
Sono stati eseguiti i lavori relativi al collegamento del c.d. Bivio Rivana che permette l'utilizzo della tratta iniziale della Ferrara-Codigoro da parte dei treni provenienti dalla linea Ravenna-Rimini per la costruzione della galleria interrata a Ferrara
E' stata eseguita una modifica impiantistica al p.l. n° 82, al fine di aumentarne la sicurezza
Linea Parma-Suzzara
Sono state eseguiti degli interventi di estensione della tecnologia di gestione e controllo dei pp.ll. tipo V305 al passaggi o livello n° 22 al km 9+550, già presente nei limitrofi pp.ll. n° 18 e 21
Sono in atto i lavori per trasformare il segnalamento ferroviario di partenza tra le stazioni di Boretto e Brescello
Sono stati completati i lavori per la ristrutturazione ed il consolidamento del ponte sul torrente Enza in prossimità della stazione di Sorbolo
Linea Suzzara-Ferrara
E' stato approvato il progetto di rifacimento dei binari di incrocio delle Stazione di Pegomaga e S. Benedetto Po, che pur essendo in territorio della regione Lombardia, a seguito di accordi interregionali Stato-Regione Emilia Romagna-Regione Lombardia, sono di competenza della Regione Emilia Romagna
Linea Bologna-Portomaggiore
E' stato riattivato il raccordo industriale soc. COMETAL presso la stazione di Roveri permettendo quindi l'utilizzo del trasporto ferroviario per le movimentazioni della ditta
Si è eseguita la trasformazione dei pp.ll. n°59 e n°77 dalla tipologia a croce di S. Andrea e SOA alla tipologia a barriere complete per migliorarne la sicurezza
E' stata modificato il posizionamento della segnaletica del p.l. n°76 alla prog. km 36+499 al fine di migliorarne la visibilità
E' terminato il lavoro di riqualificazione della stazione di Budrio che prevede la costruzione di un sottopasso ciclopedonale passante l'allungamento dei marciapiedi di stazione e l'innalzamento a 55 cm. della quota del marciapiede nonché la riqualificazione dei servizi di stazione
Linea Casalecchio Vignola
Proseguono i lavori di rinnovo dell'elettrificazione della seconda tratta della linea ferroviaria (tratta Bazzano-Vignola)
Si sono avviati i lavori di realizzazione delle due sottostazioni elettriche ubicate presso la stazione di Via lunga e di Svignano Mulino.
Si sono avviati i lavori di posizionamento di altri due impianti A.C.E.I. da ubicare presso le stazioni di Zola Predosa e Vignola per migliorare il livello di servizio della linea ferroviaria permettendo una maggiore possibilità di incroci tra i treni
Linea Reggio Emilia Guastalla
E' in fase di esecuzione il lavoro di ampliamento dell'impianto C.T.C. della linea Reggio – Sassuolo anche alla linea ferroviaria Reggio – Guastalla per permettere la gestione in regime di D.C.O. anche di quest'ultima linea
Linea Sassuolo Reggio Emilia
E' stato portato a termine il lavoro adeguamento e spostamento dell'impianto CTC della linea presso la nuova palazzina FER costruita a tergo della stazione RFI denominata FER C.I.M. (centro intermodale)
Sono iniziati i lavori di potenziamento e adeguamento della linea nei comuni di Casalgrande e Scandiano che prevedono la soppressione di diversi pp.nn. con la creazione di viabilità alternativa sia carrabile che ciclopedonale
E' stato completato l'intervento di sistemazione del piano di stazione di Casalgrande e l'innalzamento della banchina a +55 cm
Linea Reggio Emilia Ciano d'Enza
Si è eseguita la trasformazione del p.l. n°10 alla prog. km 5+545 dalla tipologia SOA alla tipologia a barriere complete per migliorarne la sicurezza

Nota: p.l.: passaggio a livello.

Tra gli interventi in corso di esecuzione si segnala in particolare il **completamento dell'elettrificazione della tratta finale (Bazzano-Vignola)** della linea ferroviaria Casalecchio Vignola nonché la costruzione delle due sottostazioni elettriche necessarie per la fornitura elettrica alla linea di trazione. Questo intervento completerà l'elettrificazione della linea (attualmente è

ultimata la tratta iniziale Casalecchio-Bazzano), permettendo di conseguenza l'utilizzo della trazione elettrica sull'intera linea quando verranno messi in esercizio i nuovi convogli elettrici.

La costruzione delle due sottostazioni, una in località Chiesa Nuova nei pressi della stazione di via Lunga e l'altra presso la stazione di Savignano sul Panaro - Mulino permette di derivare dalle linee di distribuzione ENEL ed HERA corrette in media tensione (15,00 kV c.a. trifase), trasformarla e raddrizzarla con tensione pari a 3,00 kV in c.c. idonea alla trazione ferroviaria. Le sottostazioni (oramai completate) sono di nuova concezione realizzativa.



SHELTER 1



interno shelter 1
da sx a dx cella dispositivi generali, cella
misure di sbarra, cella partenza gruppo di
conversione



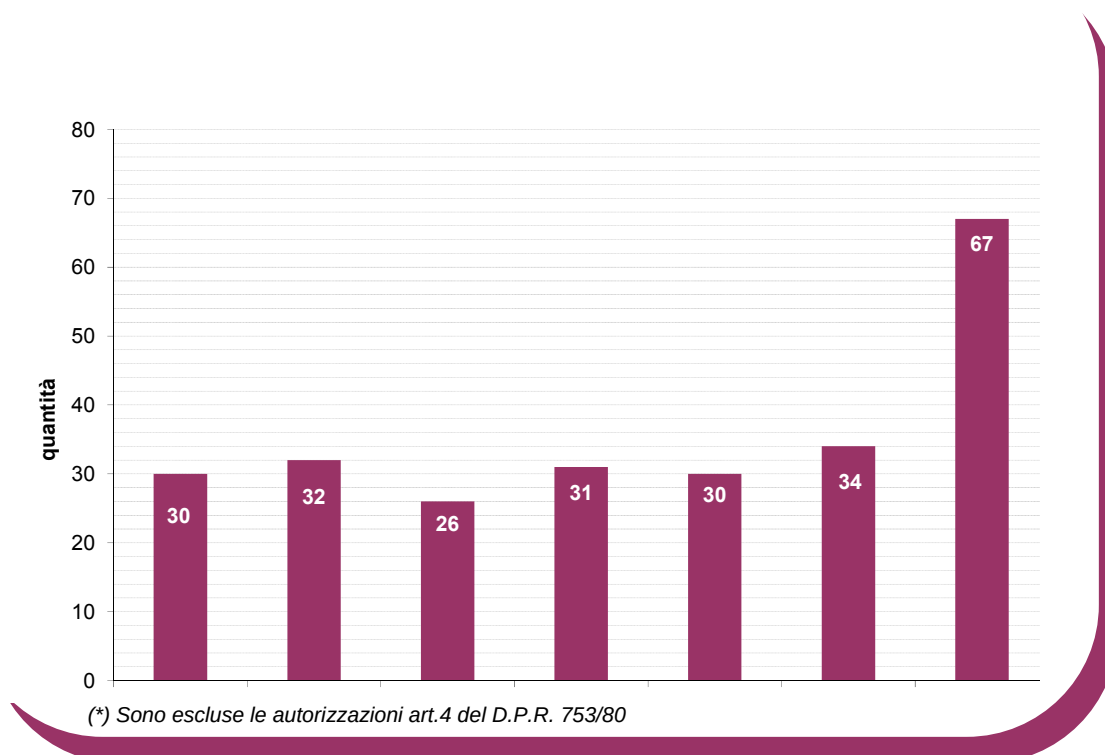
interno shelter 1
interno cella partenza gruppo di
conversione



interno shelter 1
trasformatore servizi ausiliari

Di seguito viene illustrato un breve riepilogo sulle istruttorie eseguite dagli uffici regionali competenti relativamente alle approvazioni e autorizzazioni ai sensi dell'art. 3 e 4 del D.P.R. 753/80 negli anni dal 2003 al 2010 (le autorizzazione ex art 4 del D.P.R. 753/80, nella figura sottostante sono conteggiate solo dal 2006 in avanti):

Figura 211
Approvazioni e autorizzazioni per progetti e “aperture al pubblico esercizio” di impianti e infrastrutture ferroviarie di proprietà regionale, rilasciate dagli uffici regionali ai sensi degli artt. 3 e 4 D.P.R. 753/80 (Anni 2003-2010)



Da rilevare il consolidarsi del notevole incremento della quantità di atti e attività istruttorie registrate già nel 2009.

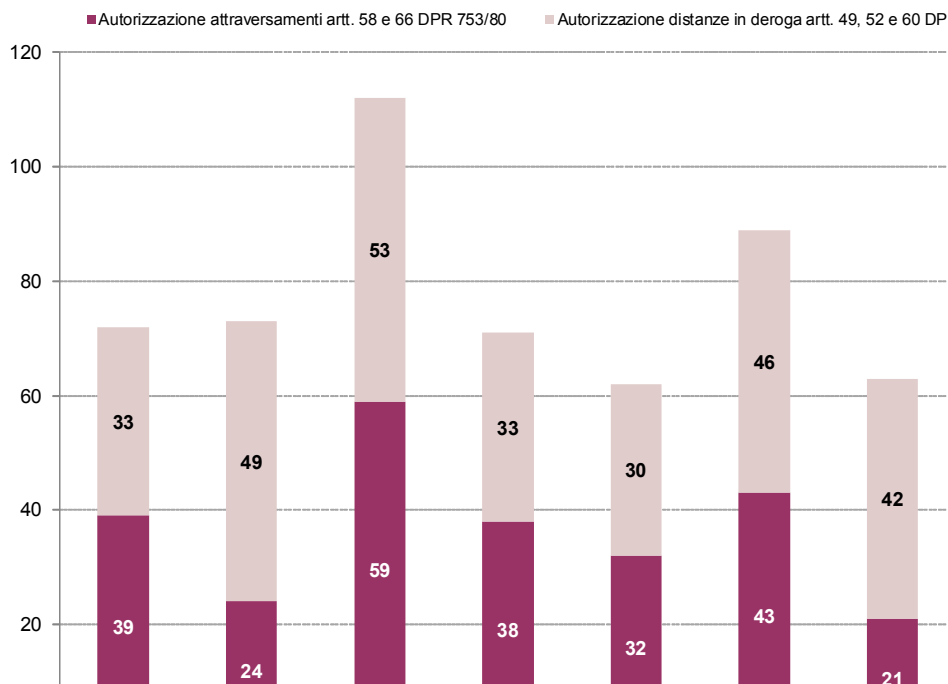
Sempre in riferimento alla rete ferroviaria di proprietà della Regione, gli uffici regionali svolgono anche un altro tipo di attività relativa al Titolo III del D.P.R. 753/80, che **disciplina l'autorizzazione dell'attività di terzi in prossimità della sede ferroviaria**, e l'autorizzazione di servitù di passaggio in aree ferroviarie. Tale attività prevede il rilascio di nulla osta, autorizzazioni ed espressioni di pareri su richieste di soggetti privati o pubblici, comunque esterni alle amministrazioni ferroviarie implicante sopralluoghi tecnici e attività sia ispettive sia di controllo in collaborazione con i funzionari tecnici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della società FER Srl sull'intera rete di proprietà regionale (che si sviluppa per circa 350 km tra le province di Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna e Ferrara). In particolare nel corso del 2010 sono state istruite le seguenti istanze pervenute, ai competenti uffici del Servizio Ferrovie, così suddivise per linee ferroviarie:

Linea Ferrara Codigoro	Sono state istruite 3 pratiche di richiesta autorizzazione per attraversamenti e parallelismi ai sensi degli artt. 58 e 66 del D.P.R. 753/80
	Sono state istruite 3 pratiche di richiesta autorizzazione per costruzione, ricostruzione e modifica di manufatti ai sensi degli artt. 49, 52 e 60 del D.P.R. 753/80
Linea Bologna Portomaggiore	Sono state istruite 4 pratiche di richiesta autorizzazione per costruzione, ricostruzione e modifica di manufatti ai sensi degli artt. 49, 52 e 60 del D.P.R. 753/80
Linea Suzzara Ferrara	Sono state istruite 2 pratiche di richiesta autorizzazione per costruzione, ricostruzione e modifica di manufatti ai sensi degli artt. 49, 52 e 60 del D.P.R. 753/80

Linea Parma Suzzara	Sono state istruite 3 pratiche di richiesta autorizzazione per attraversamenti e parallelismi ai sensi degli artt. 58 e 66 del D.P.R. 753/80
	Sono state istruite 5 pratiche di richiesta autorizzazione per costruzione, ricostruzione e modifica di manufatti ai sensi degli artt. 49, 52 e 60 del D.P.R. 753/80
Linea Casalecchio Vignola	E' stata istruita 1 pratica di richiesta autorizzazione per attraversamenti e parallelismi ai sensi degli artt. 58 e 66 del D.P.R. 753/80
	Sono state istruite 5 pratiche di richiesta autorizzazione per costruzione, ricostruzione e modifica di manufatti ai sensi degli artt. 49, 52 e 60 del D.P.R. 753/80
Linea Modena Sassuolo	Sono state istruite 10 pratiche di richiesta autorizzazione per costruzione, ricostruzione e modifica di manufatti ai sensi degli artt. 49, 52 e 60 del D.P.R. 753/80
Linea Sassuolo Reggio Emilia	Sono state istruite 2 pratiche di richiesta autorizzazione per attraversamenti e parallelismi ai sensi degli artt. 58 e 66 del D.P.R. 753/80
	Sono state istruite 2 pratiche di richiesta autorizzazione per costruzione, ricostruzione e modifica di manufatti ai sensi degli artt. 49, 52 e 60 del D.P.R. 753/80
Linea Reggio Emilia Guastalla	Sono state istruite 3 pratiche di richiesta autorizzazione per attraversamenti e parallelismi ai sensi degli artt. 58 e 66 del D.P.R. 753/80
	Sono state istruite 4 pratiche di richiesta autorizzazione per costruzione, ricostruzione e modifica di manufatti ai sensi degli artt. 49, 52 e 60 del D.P.R. 753/80
Linea Reggio Emilia Ciano d'Enza	Sono state istruite 2 pratiche di richiesta autorizzazione per costruzione, ricostruzione e modifica di manufatti ai sensi degli artt. 49, 52 e 60 del D.P.R. 753/80

Di seguito viene illustrato un breve riepilogo sulle istruttorie eseguite dagli uffici regionali competenti relativamente alle **autorizzazioni e approvazioni inerenti al Titolo III del D.P.R. 753/80**.

Figura 212
Pratiche autorizzative relative al Titolo III del D.P.R. 753/80 istruite dagli uffici regionali
(Anni 2003-2010)



5.7.3 Investimenti sul materiale rotabile

Un altro importante ambito in cui la Regione Emilia-Romagna sviluppa i propri investimenti e le proprie competenze nel settore ferroviario regionale è l'**acquisizione del materiale rotabile necessario allo svolgimento del trasporto di propria diretta attribuzione**. Il materiale già disponibile e quello in corso di acquisizione è riportato nella tabella seguente:

Tabella 57
Materiale rotabile ferroviario

Fornitura	Totale investimento in euro	Finanziamento	Stato dell'arte
4+3 locomotori elettrici tipo ex E.320 ora E. 640 (acquisto e ristrutturazione)	7.200.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura completata
Acquisto di 6 locomotive E646	17.889.600,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura completata
Acquisto di 4 locomotive E464	11.600.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura completata
Acquisto di 11 carrozze Vivalto a 2 piani (6 rimorchiate+5 semipilota)	15.695.715,42	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura completata
Acquisto di 7 carrozze Vivalto a 2 piani (6 rimorchiate+1 semipilota)	7.899.777,24	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura completata
Acquisto di ulteriori carrozze Vivalto a 2 piani	12.110.237,04	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura in atto
Acquisto urgente di 8 convogli ferroviari tipo ATR 220 PESA	27.600.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura completata
Acquisto di ulteriori 4 convogli ferroviari tipo ATR 220 PESA	15.200.000,00	Fondi FER di provenienza regionale e Fondi regionali	fornitura in fase di completamento
Acquisto di 2 locomotori elettrici di media potenza Bombardier tipo TRAXX	6.432.000,00	Fondi FER di provenienza regionale	fornitura completata
Acquisto di 12 elettrotreni in composizione di 5 casse	74.900.000,00	In parte sull'Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97, in parte su Fondi regionali, in parte su Fondi FAS	fornitura confermata e avviata alla fine del 2010
Posizionamento SCMT e BL3 su 38 mezzi della flotta FER	9.922.438,98	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura in atto
Completamento equipaggiamento BL3	9.000.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura da effettuare
Posizionamento SCMT e BL3 su mezzi ex ATC ora FER	1.415.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura da effettuare
Installazione equipaggiamento BL3 su n° 8 PESA	2.800.000,00	Accordo di Programma art. 15 D.Lgs. 422/97	fornitura in atto

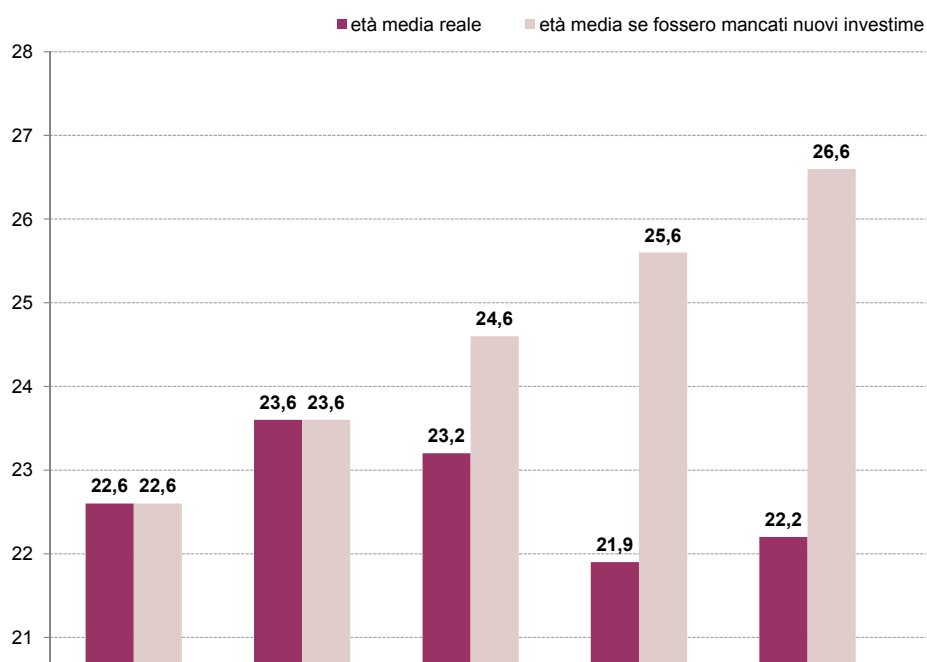
Durante il 2010 sono continuate le forniture di materiale rotabile già iniziate negli anni precedenti e ricomprese nell'Accordo di Programma sottoscritto il 18/2/2002 con il Ministero dei Trasporti precedentemente richiamato. Si è portata a termine la fornitura delle composizioni diesel di fabbricazione polacca "PESA" e si è dato avvio al contratto di fornitura dei 12 elettrotreni "a cinque casse" che, tra due/tre anni, permetterà di immettere in servizio ulteriori treni elettrici. In continuità con gli anni trascorsi a seguito dell'evoluzione normativa in materia di sicurezza ferroviaria, contestualmente alla fornitura di materiale rotabile, è **continuata l'installazione degli impianti "S.C.M.T. di bordo"** e di quelli della tipologia **"S.S.C. b.s.3"**.

Nell'immagine seguente è riportata una delle composizioni elettriche il cui contratto di fornitura è in corso di esecuzione e che si prevede di poter iniziare ad immettere in servizio tra circa due anni.



Il grafico seguente mostra invece l'evoluzione **dell'età media del parco materiale rotabile regionale** a partire dal 2005, paragonando i dati reali con quelli provenienti da un ipotetico scenario privo di investimenti.

Figura 213
Età media parco materiale rotabile passeggeri FER
(Anni 2005-2010)



■ ANALISI STORICA DEGLI INCIDENTI SULLA RETE FERROVIARIA DI PROPRIETÀ REGIONALE

Sulla stessa tendenza degli anni scorsi rimane come causa preponderante degli incidenti avvenuti nel corso di questo anno sulle linee ferroviarie di proprietà regionale l'indebito attraversamento di passaggi a livello da parte di autoveicoli al momento del transito del convoglio ferroviario, senza che vi sia da registrare un anomalo o difettoso comportamento degli impianti che governano il funzionamento dei medesimi. Le cause pertanto sono da ascrivere a fattori umani o ad una guida non conforme al codice della strada, come confermato anche dalle varie inchieste svolte ai sensi dell'art. 93 del D.P.R. 753/80. Di seguito si riportano alcune **tabelle riassuntive sugli incidenti ferroviari** avvenuti tra il 2003 ed il 2010 sulla rete ferroviaria di proprietà regionale.

Tabella 58
Totali incidenti per anno (inclusi i suicidi)
(Aggiornamento dicembre 2010)

Aziende concessionarie	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
FER	0	4	3	1	1	2	5	8(***)	4
ATC (dal 2009 vedi FER)	0	0	1(*)	0	0	0	0		
ATCM (dal 2008 vedi FER)	2	3	3	5	1	0			
ACT (dal 2009 vedi FER)	0	0	0	3	0	0	5		
Totale	2	7	7(**)	9	2	2	10	8(***)	4

(*) Coinvolto treno ATC/FER su linea RFI.

(**) Compreso incidente (*).

(***) Compreso incendio doloso di elettromotrice.

Tabella 59
Totali incidenti per anno (esclusi i suicidi)
(Aggiornamento dicembre 2010)

Aziende concessionarie	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
FER	0	4	3	1	1	2	4+1(*)	7(**)	3
ATC (dal 2009 vedi FER)	0	0	0	0	0	0	0		
ATCM (dal 2008 vedi FER)	2	3	1	5	1	0			
ACT (dal 2009 vedi FER)	0	0	0	2	0	0	5		
Totale	2	7	4	8	2	2	9+1(*)	7(**)	3

(*) Rimane dubbia l'eventuale intenzione suicida.

(**) Compreso incendio doloso di elettromotrice.

Nella tabella sottostante sono stati suddivisi gli **eventi incidentali per linee ferroviarie**:

Tabella 60
Incidenti ferroviari su linee di proprietà regionale
(Anni 2003-2010)

Linee Ferroviarie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Totale
Ferrara Codigoro	1	0	0	0	0	1	1	0	3
Suzzara-Ferrara	1	1	1	0	1	1	1	0	6
Bologna-Portomaggiore	2	1	0	1	1	1	3	2	9
Parma-Suzzara	0	1	0	0	0	1	0	0	2
Modena - Sassuolo	3	3	5	1	0	1	2	0	15
Reggio E. - Ciano d'Enza	0	0	1	0	0	3	0	0	4
Reggio E. - Guastalla	0	0	1	0	0	2	0	0	3
Sassuolo - Reggio E.	0	0	1	0	0	0	1	2	2
Casalecchio - Vignola	0	1 (su rete RFI)	0	0	0	0	0	0	1
Totale	7	7	9	2	2	10	8	4	45

Si possono effettuare alcune considerazioni statistiche, basate sugli otto anni di campionatura che vanno dal 2003 al 2010:

▪ **incidenti medi annui complessivi: 6.1.**

Dei 49 incidenti complessivi dal 2003 al 2010, solo 11 hanno avuto come esito il decesso della persona coinvolta, tra di essi sei atti suicidi certi (uno per il quale l'inchiesta svolta non ha potuto stabilire con certezza la volontarietà del gesto, che comunque rimane ascrivibile a cause esterne alla ferrovia). Le cause che hanno originato gli incidenti sulle linee ferroviarie di proprietà regionale si possono raggruppare nei modi sotto riportati:

- incidenti dovuti a indebiti attraversamenti di passaggi a livello da parte di veicoli o ciclisti al passaggio del treno:
 - n. 32 (pari al 65.30%)
- incidenti dovuti ad atti suicidi (messi in atto o tentati) o invasione della linea ferroviaria da parte di persone estranee alla ferrovia:
 - n. 8 (pari al 16.30%)
- incidenti di esercizio:
 - n. 7 (pari al 14.30%)
- incidenti sul lavoro:
 - n. 1 (pari al 2.05%)
- atti vandalici con conseguenze sull'integrità e la funzionalità del materiale rotabile danneggiato:
 - n. 1 (pari al 2.05%).

Pertanto si può scorporare il numero medio degli incidenti avvenuti sui passaggi a livello:

▪ **incidenti medi annui ai passaggi a livello: 4.0.**

Considerando che la rete ferroviaria di competenza regionale si sviluppa per circa 350 km e al 2010 erano presenti su essa circa **350 passaggi a livello** (quindi sostanzialmente uno al km), considerando i 4,0 incidenti annui avvenuti sui p.l., si può determinare una **media di incidentalità sui p.l. pari a 1 incidente ogni 87,5 passaggio a livello all'anno**.

Considerando invece le cause di incidenti anche nei vari tratti di linea, non solo pertanto quelli avvenuti sui passaggi a livello, si registrano 40 eventi negli otto anni di campionatura (32 ai p.l. + 8 lungo la linea), con una media annua pari a 5,00 casi/anno. Distribuendoli sui 350 km di linea si ottiene un valore medio di un incidente ogni 70,00 km di linea all'anno.

5.8 L'ALTA CAPACITÀ FERROVIARIA E LA STAZIONE DI BOLOGNA

■ Gli investimenti per la realizzazione

La previsione di investimento per la realizzazione dell'intero asse AV/AC **Torino-Milano-Napoli** è di **32.000 milioni di euro** comprensivi di costi di struttura e fondo di riserva.

L'Emilia-Romagna è interessata dalla realizzazione delle **due linee veloci Bologna-Firenze** (che la attraversa per circa 29 km su 78 complessivi) e **Milano-Bologna** (182 km di cui 137 nel territorio emiliano).

Il progetto prevede la riorganizzazione del Nodo ferroviario di Bologna, con il potenziamento della Stazione Centrale, e la costruzione di 10 nuove interconnessioni, per garantire il collegamento in ambito regionale tra le linee veloci e quelle esistenti. Di seguito i costi per tratte e nodo interessanti la nostra regione:

Tabella 61

Tratta/Nodo	Milioni di euro	Tempi di fine lavori
MILANO-BOLOGNA	6.916	Attivata 12/2008
NODO DI BOLOGNA	1.878	Fase passante 6/2012, fermata da 12/2012
BOLOGNA-FIRENZE	5.877	Attivata 12/2009

Le previsioni di investimento di ciascuna tratta comprendono: il costo delle opere affidate e da affidare, l'adeguamento monetario, la progettazione, la direzione lavori e gli impegni conseguenti agli accordi stipulati con gli Enti centrali e locali, e il fondo per le varianti.

■ La tratta Bologna-Firenze

Il tracciato della nuova linea Bologna-Firenze si sviluppa per circa 78 km (di cui circa 29 km in Emilia-Romagna), interessa il territorio di 12 comuni, 6 in provincia di Bologna e 6 in provincia di Firenze. La tabella seguente indica la quantità di chilometri di tracciato ricadenti nei territori regionali e provinciali (sviluppo equivalente) e le relative porzioni chilometriche di tracciato (le progressive).

Tabella 62

Regione	Sviluppo equivalente	Provincia	Da progressiva (in km)	A progressiva (in km)
Emilia Romagna	28+836	Bologna	4+884	33+720
Toscana	49+644	Firenze	33+720	83+366

La tabella riportata di seguito indica in sequenza le progressive chilometriche ricadenti nei singoli comuni. Il comune di Monterenzio non è interessato dal passaggio della nuova linea, ma solo da opere di cantierizzazione.

Tabella 63

n°	da progr.	a progr.	Comune	Prov.	Regione	Note
1	4+884	5.4	Bologna	BO	Emilia Romagna	
2	5.4	6.05	S. Lazzaro	"	"	
3	6.05	20.5	Pianoro	"	"	
4	20.5	28.25	Loiano	"	"	
5	---	---	Monterenzio	"	"	Solo opere di mitigazione ambientale e cantierizzazione
6	28.5	33.72	Monghidoro	"	"	

I **lavori**, affidati al General Contractor FIAT/CAVET, sono **iniziati nel giugno 1996** e sono stati **ultimati il 30/6/2009**; l'**attivazione all'esercizio commerciale** è avvenuta nel **dicembre 2009** (a sedici anni dall'apertura della prima Conferenza di Servizi avvenuta nel dicembre 1993).

Fa parte del progetto l'interconnessione di San Ruffillo, necessaria al collegamento della nuova linea Bologna-Firenze con la linea ferroviaria esistente, a sud di Bologna; questa, integrata con l'interconnessione di Lavino a nord di Bologna, consente l'instradamento dei treni merci all'interporto di Bologna-San Donato e sulle relazioni ferroviarie per Milano, Verona-Brennero, Padova-Tarvisio-Villa Opicina e Ancona-Bari-Brindisi.

Durante la fase realizzativa, nei **22 cantieri** aperti hanno lavorato complessivamente più di **2.000** persone.

■ La tratta Milano-Bologna

IL TRACCIATO

La linea veloce Bologna-Milano si sviluppa per una lunghezza di 182 km attraversando la Pianura Padana e le province di **Milano, Lodi, Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna**.

L'integrazione con la linea esistente è realizzata da **otto interconnessioni** ferroviarie che assicureranno l'interscambio funzionale fra le due tratte; sono così localizzate: una a Melegnano, due a Piacenza (ovest ed est), una a Fidenza, una a Parma, due a Modena (ovest ed est), una a Lavino.

Sarà inoltre realizzata lungo la nuova linea una **fermata nel comune di Reggio Emilia** a servizio del traffico passeggeri.

Il tracciato interessa il territorio di 42 comuni, di cui 24 in Emilia-Romagna.

La tabella che segue indica la lunghezza di tracciato ricadente nei singoli comuni interessati delle province emiliane:

Tabella 64

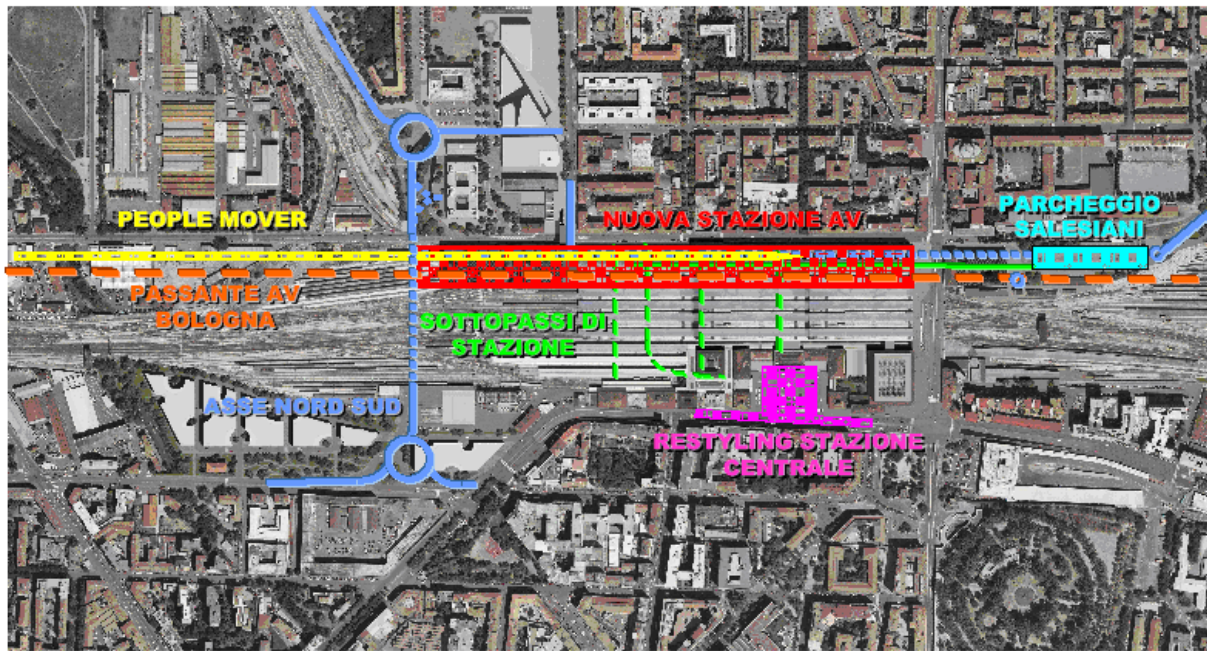
Da progressiva	A progressiva	Comune	Provincia
44+692	51+930	Piacenza	Piacenza
51+930	55+080	Pontenure	
55+080	61+567	Cadeo	
61+567	68+780	Fiorenzuola D'Arda	
68+780	71+869	Alseno	
71+869	73+740	Busseto	Parma
73+740	81+231	Fidenza	
81+231	82+029	Soragna	
82+029	91+427	Fontanellato	
91+427	92+856	Fontevivo	
92+856	109+281	Parma	
----	----	Sorbolo	
----	----	S. Ilario d'Enza	Reggio Emilia
109+247	114+018	Gattatico	
114+018	118+323	Campegine	
118+323	134+618	Reggio Emilia	
134+618	136+888	Correggio	
136+888	139+548	San Martino in Rio	
139+548	142+685	Rubiera	
142+685	147+035	Campogalliano	Modena
147+035	158+912	Modena	
----	----	Soliera	
158+912	173+928	Castelfranco Emilia	Bologna
173+928	182+148	Anzola nell'Emilia	

Ha realizzato l'opera il consorzio Cepav, costituito dal General Contractor Eni, che ha previsto la realizzazione di 54 cantieri, divisi in diverse tipologie.

La linea è stata attivata il **14/12/2008** (a quindici anni dall'apertura della Conferenza dei Servizi, iniziata nel dicembre 1993). **Sono in corso opere di completamento delle interconnessioni che si concluderanno entro il 2011 e la realizzazione dello spostamento della linea storica in comune di Modena prevista attivata nel secondo semestre del 2012.**

Durante la fase realizzativa sono stati occupati circa **4.500 lavoratori**.

Figura 214
Il complesso degli interventi in corso nell'ambito del Nodo e della Stazione di Bologna

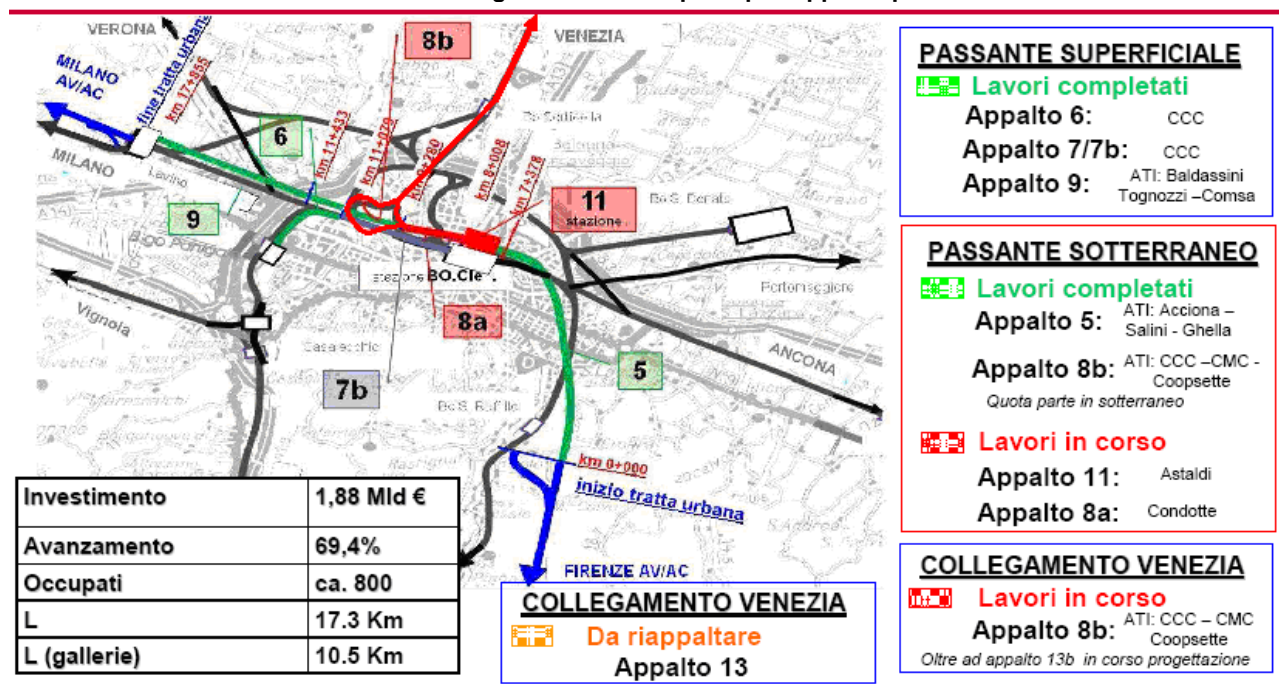


Il nodo funzionale della Stazione di Bologna è oggetto di una **serie importante di progetti** che riguardano:

- l'inserimento dell'Alta Velocità nel Nodo di Bologna e la Stazione interrata AV;
- la riqualificazione funzionale del complesso di Stazione esistente e la realizzazione delle infrastrutture complementari;
- gli interventi contenuti nell'Accordo territoriale relativo agli assetti territoriali, urbanistici, infrastrutturali della nuova stazione ferroviaria di Bologna (nuova Stazione Isozaki, Servizio Ferroviario Metropolitano, Metrotranvia, People Mover, Asse stradale Nord-Sud).

■ **Nodo AV/AC di Bologna**

Figura 215
Nodo AV di Bologna: ubicazione principali appalti opere civili



DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il tracciato di penetrazione urbana della linea AV/AC si sviluppa per 17,8 km lungo il corridoio individuato dalla linea ferroviaria esistente, con un primo tratto in galleria a partire dal ponte sul torrente Savena (Km 0+000 - punto di collegamento con la linea AV Bologna-Firenze) fino alla nuova stazione AV interrata, da realizzarsi in corrispondenza degli attuali binari dal 12° al 17° della stazione di Bologna Centrale (progressiva km 7+378), per poi riemergere in superficie dal km 10, fino a collegarsi con la linea AV Bologna-Milano in corrispondenza del torrente Lavino in comune di Anzola dell'Emilia (progressiva km 17,8).

Sono poi previste all'interno del nodo un'interconnessione a "salto di montone" per la linea Padova-Venezia ed una interconnessione a raso per la linea Verona.

La gestione operativa dei lavori ambito Nodo di Bologna è stata assunta nella diretta competenza di RFI (che si avvale della Italferr per le attività di ingegneria).

L'8 marzo 2004 sono stati avviati i lavori per la realizzazione della nuova stazione sotterranea.

Dimensioni del Camerone AV:

Lunghezza	642 km
Largezza	
<i>Paratia perimetrale</i>	56 m
<i>Utile interna</i>	41 m

Profondità
Estradosso fondazione 23 m

Secondo le previsioni di RFI i lavori saranno ultimati entro il **giugno 2012 solo per i servizi passanti** sui binari interrati, mentre **l'attivazione della fermata dei servizi AV a Bologna nella stazione sotterranea avverrà nel dicembre 2012**.

Il completamento di tutti i lavori ferroviari nel nodo è previsto per l'estate 2014 con il ripristino di tutti i binari di superficie che permetteranno la completa attuazione del SFM.

■ **Riqualificazione funzionale del complesso Stazione di Bologna Centrale e Infrastrutture complementari**

Gli Interventi di riqualificazione funzionale del complesso immobiliare della Stazione di Bologna Centrale (opere interne) e di realizzazione delle infrastrutture complementari (opere esterne), rientrano nel Programma delle infrastrutture strategiche (Legge 443/01, c.d. Legge Obiettivo) nell'ambito del **Programma Grandi Stazioni**.

I lavori di alcune opere interne sono stati avviati/realizzati mentre alcuni di questi e tutte le opere esterne sono in attesa di una nuova approvazione da parte del CIPE; il nuovo iter approvativo, necessario al completamento del programma e all'avvio dei lavori oggetto di variante, attende la convocazione della Conferenza di Servizi da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, prevista entro il primo semestre del 2011.

Opere interne

- Realizzazione delle scale mobili su piazzale ovest in linea con il sottopasso pedonale;
- eliminazione del nuovo fabbricato per la nuova biglietteria previsto nel progetto definitivo e mantenimento dello spazio pedonale per l'accesso al binario 1;
- ampliamento dei fornici lato piazzale est per il miglioramento della fruibilità pedonale di superficie in vista del futuro assetto complessivo;
- eliminazione dove possibile di tutte le opere strutturali e architettoniche che comprometterebbero i caratteri morfologici degli edifici a tutt'oggi presenti;
- ricollocazione rispetto al progetto definitivo originario dei "servizi" di stazione nell'area centrale del complesso;
- eliminazione di tutte le superfetazioni di carattere commerciale nella c.d. "Area Transatlantico", ivi comprese le unità vetrate, fatta eccezione per l'edicola.

Sono inoltre previsti interventi relativi al miglioramento dell'accessibilità del primo sottopasso di stazione: in particolare sono stati realizzati nuovi corpi ascensore sui marciapiedi dei binari nn. 3/4, 6/7, 8/9, 10/11 per garantire la completa fruizione del primo sottopasso di stazione a un qualunque utente portatore di handicap.

E' stato inoltre realizzato un nuovo ascensore (con corsa tra il piano sottopasso e il piano del ferro - atrio di stazione) in adiacenza al corpo di scale fisse che dall'atrio di stazione consente l'accesso al sottopasso.

Il progetto dei sistemi meccanizzati di risalita dal primo sottopasso di stazione al piano del ferro prevede inoltre:

- mantenimento e riqualifica della scala fissa esistente risalente nell'attuale atrio di stazione;

- realizzazione di una coppia di scale mobili in posizione ortogonale rispetto al sottopasso, anch'esse risalenti nell'atrio di stazione;
- eliminazione dell'originario gruppo scale fisse/mobili poste al termine del sottopasso e confluenti nel percorso vetrato originariamente previsto longitudinale al fronte di stazione.

Sono già stati ultimati i lavori di innalzamento dei marciapiedi dei binari 1 e 6/7.

Opere esterne

- **Interramento parziale di Via Pietramellara** con un unico senso di marcia e di larghezza pari alla metà della sezione stradale; l'intervento, che era previsto di totale interrimento del viale, è stato ri-progettato con la condivisione del tavolo interistituzionale di Comune di Bologna – Provincia di Bologna - Regione Emilia-Romagna e redatto in conformità alle necessità di traffico veicolare dell'area e di connessione tra diversi ambiti di città;
- **parcheggio interrato ad un solo livello sotto Piazza Medaglie d'Oro** (era previsto a due livelli nel progetto definitivo approvato in sede CIPE), progettato, con la condivisione del suddetto tavolo interistituzionale, al fine di ridurre tanto le criticità realizzative, tanto le problematiche legate alle falde acquifere presenti nella zona;
- **integrazione del sistema dei sottopassi**, comprensivo dei passaggi pedonali interrati e dell'attraversamento di Via Pietramellara (con uscita su Piazza XX Settembre).

■ La nuova stazione ISOZAKI

Come previsto dall'Accordo territoriale, il nuovo complesso integrato nell'ambito della stazione di Bologna Centrale è stato oggetto di un **concorso internazionale di progettazione**; sarà Arata Isozaki a costruire la nuova stazione centrale di Bologna.

Il concorso è stato bandito per l'acquisizione del progetto architettonico; l'area di intervento, denominata **Nuovo Complesso Integrato**, è circoscritta a Nord da Via de' Carracci, a Sud da Via Pietramellara e Via Bovi Campeggi, a Ovest dal fascio binari del piazzale Ovest della stazione Centrale e ad Est da Via Stalingrado.

Si concretizza attraverso la realizzazione di un nuovo complesso di stazione ideato come fulcro della mobilità in cui convergono i traffici ferroviari nazionali e internazionali, l'Alta Velocità, quelli regionali e metropolitani e il trasporto pubblico urbano.

Inoltre realizzerà l'integrazione, attraverso nuovi edifici di alta qualità architettonica e nuovi percorsi di collegamento, di parti di città finora separate dalla ferrovia: il centro storico e il quartiere della Bolognina.

L'importo complessivo delle opere in concorso è di 340 milioni di euro. La superficie complessiva da edificare è di oltre 162.000 metri quadri, tra i quali 42.000 per la nuova Stazione.